Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

HD WIDENER
HW QWM9 9

Marine-Rundschau

21. Jahrgang 2. Teil

1910

E.S. MITTLER & SOHN, BERLIN.

Digitized by Google

war
22
10

KF476

HARVARD COLLEGE
LIBRARY

IN MEMORY OF

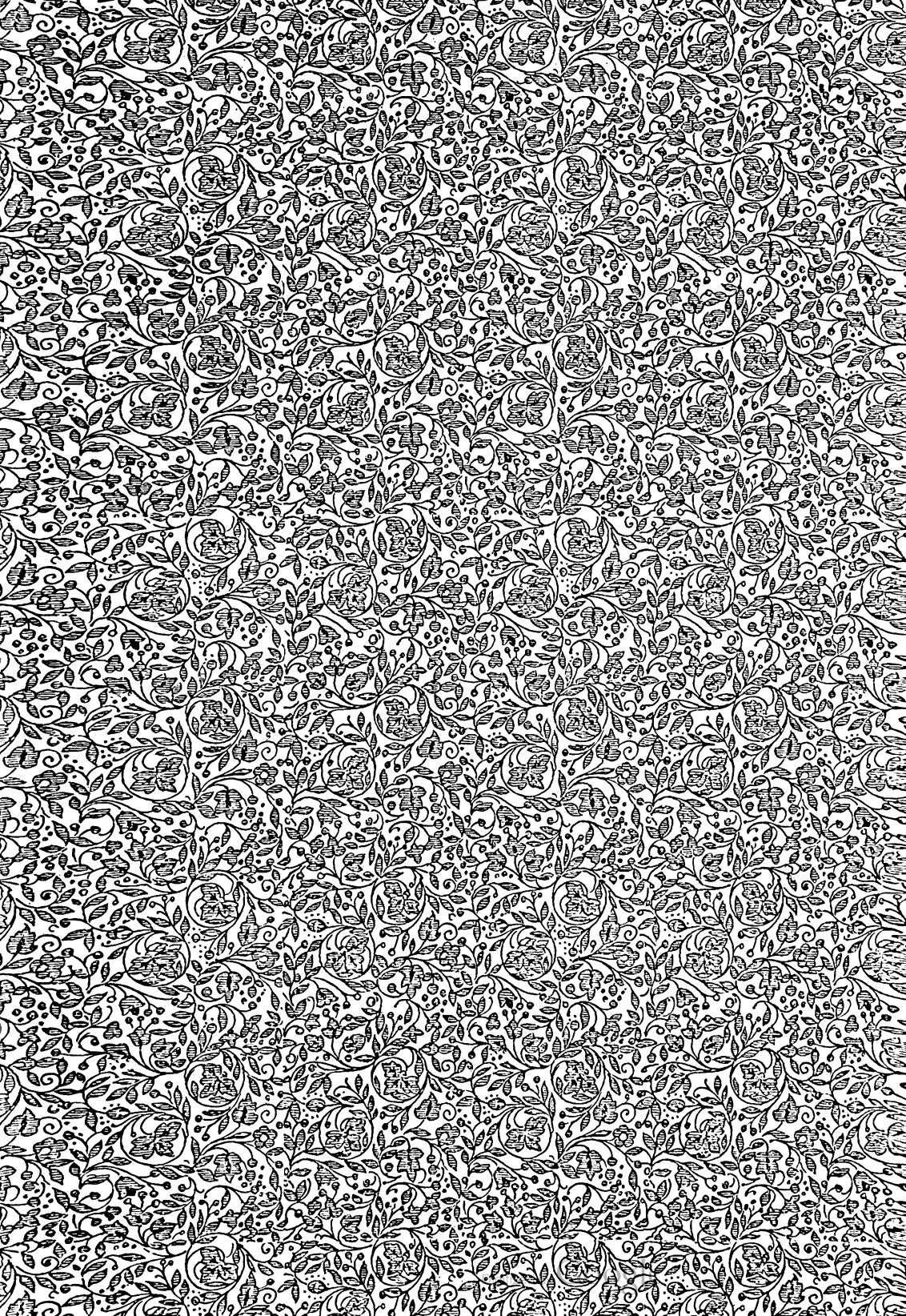
FRANKLIN TEMPLE INGRAHAM

CLASS OF 1914

SECOND LIEUTENANT
COAST ARTILLERY CORPS
UNITED STATES ARMY

WELLESLEY, MASSACHUSETTS
MAY 23, 1891 APRIL 11, 1918

TIFFANY & CO.



Digitized by Google

Marine-Rundschau

Einundzwanzigster Jahrgang, II. Teil

Juli bis Dezember 1910 (Hefte 7 bis 12)

Kgl. Technische Hochschule
zu Danzig
Inv. No. Z 399
Lehrstuhl für Schiffsmaschinenbau.

Mit Abbildungen, Plänen, Karten und Skizzen

Berlin 1910
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung
Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Harv 22.10
KF476
HARVARD COLLEGE
NOV 3 1937
LIBRARY

Übersetzungsrecht sowie alle Rechte aus dem Gesetze
vom 19. Juni 1901 sind vorbehalten.

Digitized by Google

Inhaltsverzeichnis

des

Jahrganges 1910, II. Teil (Hefte 7 bis 12)

der

„Marine-Rundschau".

Aufsätze und Abhandlungen.

	Seite
Die geschichtliche Bedeutung der Schlacht bei Dominika am 12. April 1782	815— 827
Seeraub und Seeräuber in der Geschichte. Von Dr. P. Dinse, Kiel.	828—838, 993—1007
Das Schutzrecht der europäischen Kulturstaaten in Marokko. Von Dr. H. Handke	839— 847
Der Grundgedanke der Prisengerichtsbarkeit. Von Dr. Heinrich Pohl, Gerichtsassessor und Privatdozent in Bonn	847— 852
Die Heißdampf-Ventilmaschinen-Anlage des Artillerietenders „Drache". (Mit 14 Abbildungen im Text und auf besonderen Tafeln.)	853—869, 1008—1016
Die französischen Flottenmanöver 1910. (Mit 3 Skizzen auf 1 Tafel und 2 Skizzen im Text.)	870—887, 1017—1030
Das Torpedoboot	947— 964
Die politischen Parteien in den Vereinigten Staaten. Von Georg von Skal	965— 982
Trafalgar, das letzte Wort darüber?	983— 992
Die allgemeine berufswissenschaftliche Weiterbildung des Seeoffiziers	1085—1098
Gesunde Nerven und Seekrieg	1099—1111, 1333—1351
Berechtigung und Notwendigkeit einer starken Abstinenzbewegung in der Kaiserlichen Marine	1112—1126
Neuerungen in bezug auf Turbo-Hilfsmaschinen für Kriegschiffe. (Mit 8 Abbildungen im Text und 1 Tafel.)	1127—1138
Die französische Marine zur Zeit Colberts	1139—1152
Weshalb haben die Japaner Port Arthur als Kriegshafen aufgegeben? (Mit 1 Kartenskizze.)	1209—1216
Das Auge und seine Bedeutung für den Marinedienst. Von Marine-Oberstabsarzt Dr. Oloff	1217—1236
Korea und Japan. Von Ludwig Rieß	1237—1255
Italienisches Flottenmanöver 1910. (Mit 2 Kartenskizzen.)	1256—1264
Gedanken über die Heranbildung unseres Unteroffizierersatzes	1265—1268
Entwicklung und Stand der Marine-Abstinenzbewegung	1269—1279
Die britischen Parteien und ihre Stellung zu den Wehrfragen. Von Dr. Hans Plehn, London	1352—1367, 1491—1500

Digitized by Google

Seite

Die Zentralorganisation der englischen Marineverwaltung (Board of Admiralty). Von Admiralitätsrat Miller . . . . . 1368—1382, 1501—1518
Seefischerei und Schiffahrt in Nordeuropa. Von Dr. phil. Grotewold, Steglitz bei Berlin . . . . . 1383—1392, 1519—1537
Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung. Zweiter Band. Von Rudolf Rittmeyer . . . . . 1393—1404
Offizierkorps und öffentliche Meinung . . . . . 1479—1483
Die niederländischen Flottenmanöver 1909 und 1910. (Mit 2 Übersichtsskizzen.) . 1484—1490
Die Südsee-Reise des Kreuzergeschwaders, Sommer 1910. Unter Benutzung amtlicher Berichte. (Mit 1 Übersichtskarte.) . . . . . 1538—1549
Die XII. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft . . 1550—1554

Meinungsaustausch. Zu dem Artikel: „Verbandsgeschwindigkeit und Flottenkampf". (Mit 1 Skizze.) . . . . . 888—893, 1031
Zur Besprechung von Brasseys »Naval Annual 1910« 1153
Zu dem Aufsatz: „Die allgemeine berufswissenschaftliche Weiterbildung des Seeoffiziers" . . . . . 1405—1409
Zu dem Aufsatz: „Berechtigung und Notwendigkeit einer starken Abstinenzbewegung in der Kaiserlichen Marine" . . . . . 1410—1413
Zu dem Aufsatz: Gedanken über die Heranbildung unseres Unteroffiziersatzes . . 1555—1557

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland 894, 1032, 1154, 1280, 1414, 1558
England 900, 1034, 1156, 1284, 1420, 1564
Vereinigte Staaten von Amerika 905, 1039, 1161, 1289, 1427, 1572
Frankreich 907, 1043, 1166, 1293, 1430, 1575
Japan 1435, 1581
Italien 911, 1046, 1173, 1298, 1442, 1584
Rußland 917, 1046, 1176, 1300, 1444, 1587
Österreich-Ungarn 919, 1047, 1177, 1302, 1446, 1588
Niederlande 1448
Norwegen 1449
Spanien 1047
Brasilien 920, 1049
Argentinien 1050
Chile 1050

Verschiedenes.

Nauticus 1910, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen 921
Aus einem Berichte des Chefs des Kreuzergeschwaders 928
Brasseys »Naval Annual 1910« 1051
Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1910/11 1063
Der französische Marineetat 1911 und die Neubauten 1179
Die Überfahrt des russischen Torpedobootes „Batum" von London nach Nikolajew. Erinnerung an einen vergessenen Jubilar von Kapitän Arthur von Nziha 1182
Ein Matrosen-Tagebuch 1184
Astronomische Navigation für Torpedo-Steuerleute 1304
Sportfest der Schiffsartillerieschule zu Sonderburg 1307

Digitized by Google

Seite

Die letzte Reise S. M. Schiffe „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und „Weißenburg" unter deutscher Flagge. Von einem Fahrtteilnehmer 1309
Zur Säkularfeier der Republik Kolumbien 1312
Das Adriatische Meer und die italienische Flotte 1450
Marinesportverein 1451
Notizen zur Luftschiffahrt im Sommerhalbjahr 1454
Schleppen S. M. S. „Planet" durch S. M. S. „Nürnberg", September 1910. (Mit 3 Skizzen.) 1591
Sportfest der Schiffsjungendivision 1596
Vogelzug auf hoher See. Ein Aufruf von Dr. Hugo Weigold, Königl. Biologische Anstalt Helgoland 1598

Zeitschriftenschau 1600
Literatur 932, 1067, 1193, 1319, 1461, 1603
Neu erschienene und unter Literatur nicht besprochene Bücher 940, 1077, 1202, 1326, 1472, 1616
Inhaltsangabe von Zeitschriften 941, 1078, 1202, 1327, 1472, 1617

Titelbilder.

S. M. Großer Kreuzer „v. der Tann" . . . . . Heft 7
Brasilianisches Linienschiff „Minas Geraes" . . . . . „ 8
Französischer Zerstörer „Voltigeur" . . . . . „ 9
Englischer Kleiner Kreuzer „Liverpool" . . . . . „ 10
Englisches Linienschiff „Neptune" . . . . . „ 11
Japanischer Panzerkreuzer „Ikoma" . . . . . „ 12

Digitized by Google

Digitized by Google

Marine-Rundschau, Jahrgang 1910.

Namen- und Sachregister.

(Die römischen Zahlen geben die Nummer des Heftes, die arabischen Ziffern die Seite an.)

A.

Abstinenzbewegung in der Marine, IX, 1112; X, 1269; XI, 1410.
„Active", englischer Kreuzer, X, 1288.
„Admiral Spaun", österr.-ungar. Kreuzer, IX, 1178.
Admiralität, engl., Organisation, I, 77; XI, 1368; XII, 1501.
Admiralstab, Wert eines, VIII, 1054; IX, 1153; XII, 1600.
— englischer, IV, 510; IX, 1156; XI, 1402.
— japanischer, IV, 470.
— Vereinigte Staaten, IV, 466.
Adriatisches Meer u. italienische Flotte, XI, 1450.
„Adventure", englischer Scout, X, 1288.
Aeronautik s. Luftschiffahrt.
Aeroplanscheiben, Schießen nach, X, 1288.
Albrecht, Fritz, Verhalten der Kompasse und Chronometer auf S.M.S. „Arcona", IV, 532.
Anstrich französ. Unterseeboote, X, 1296.
— englischer Torpedoboote, XII, 1570.
Arbeiterbewegung, Japan, XI, 1441.
Arbeitszeit, Werft-, amerik., IX, 1161; X, 1290.
— englisch, X, 1289.
Archenhold, Dr. F. S., Der Halleysche Komet, V, 626.
„Archimède", französ. Unterseeboot, XI, 1433.
Architects, Naval, Frühjahrsversammlung, V, 593.
„Arcona", S.M.S., Kompasse u. Chronometer, IV, 532.
Argentinien, Flottenpläne, I, 95.
— Linienschiffe, I, 139.
— Torpedobootzerstörer, I, 140.
— Stellung in der Weltwirtschaft, VI, 705.
Armee, engl., IX, 1157.
— -Manöver, engl., XI, 1426.
Armierung moderner Kriegschiffe, I, 149.
Armstrong, Rücklaufbremse, VIII, 1038; XII, 1600.
Artillerie, schwere, Aufstellung, II, 261; XII, 1571.
— — der „Dreadnoughts", IV, 543.
— englische, X, 1288.
— französische Schiffs-, IV, 542; IX, 1168.
Artilleriearmierung der Torpedoboote, VIII, 960.
Artillerieingenieurkorps, französ., III, 375.
Artillerieoffiziere und Schießleistungen, I, 115; — französ., Ausbildung, VII, 911.
Artillerieschule, französ. Schiffs-, IV, 515; V, 678.
Artilleriewerkstätten, französ., V, 647.
Asquith, Mr., VIII, 1035.
Astronomische Navigation für Torpedosteuerleute, X, 1304.
Attack on warships and tables of fire effect, II, 283.
Auge, Das, und seine Bedeutung für den Marinedienst, X, 1217.
Ausbildung, der engl. Midshipmen, VII, 902.
— der Vereinigte Staaten-Flotte, IX, 1162.
Ausbildungskosten der Seeoffizieranwärter, England, VIII, 1036.

Digitized by Google

Ausbildungsprogramm der japanischen Marine, I, 130.
Ausgaben für Marine, Deutschland und Frankreich, XII, 1576.
Auslandsschiffe, deutsche, I, 75.
Ausrangierungen, Deutschland, V, 633; VIII, 1023; IX, 1154; XI, 1419; XII, 1562.
— Frankreich, II, 259; IV, 518; V, 648; IX, 1172; XI, 1432.
— Italien, VII, 916.
— Österreich-Ungarn, II, 268.
Australien, Flottenpläne, I, 10, 15, 113; IX, 1158; XI, 1422; Milizen, I, 22; Parteiwesen, XII, 1496.
„Averof, Giorgios", griech. Panzerkreuzer, IV, 527.

B.

Bacon, Das Linienschiff der Zukunft, V, 585.
„Bahia", brasilian. Scout, VII, 791.
Bartels, Hugo, Die geschichtliche Bedeutung der Schlacht bei Dominika am 12. April 1782, VII, 815.
Baschin, Otto, Die Eroberung des Nordpols, I, 47.
„Batum", russisches Torpedoboot, Überführung, IX, 1182.
Baukosten der Kriegschiffe, I, 107.
— England, V, 639, 640.
— Frankreich, IV, 517, 518; IX, 1181.
— Italien, VII, 914.
— Österreich-Ungarn, XII, 1589.
— Rußland, III, 382.
Bauprogramm, Chile, I, 140; VIII, 1050.
— China, III, 345.
— Deutschland, XII, 1561.
— England, IV, 506; V, 600.
— Frankreich, III, 374; IX, 1180.
— Italien, XII, 1584.
— Japan, I, 128; XII, 1582.
— Österreich-Ungarn, XII, 1589.
— Rußland, IV, 525.
— Vereinigte Staaten, VIII, 1063.
Bauzeiten, I, 103.
— Frankreich, XII, 1579.
— Österreich-Ungarn, VI, 790.
— Vereinigte Staaten, IV, 461.
„Bayern", S. M. S., V, 633.
Beardmore, Geschützfabrik, VII, 904; XI, 1424.
„Bedford", englischer Panzerkreuzer, X, 1286; XII, 1567.
Befehlsbefugnisse verschiedener Offizierskategorien, VII, 772, 783.
Bekohlung, Frankreich, II, 260; IX, 1166.
— auf See, England, X, 1289.
Bekohlungsergebnisse, deutsche, IV, 501; IX 1154.
— englische, V, 639; VI, 744; X, 1289.
— französische, IX, 1166.
— österreich-ungarische, IV, 526; VII, 919.
— Vereinigte Staaten, X, 1293.
Beresford, Lord Charles, IV, 505; VII, 900, 901; XI, 1420.
Bergungsschiff für Unterseeboote, österr.-ungar., VII, 919.
Besatzungsetats, französ., III, 373; IX, 1167, 1168; XI, 1433.
— japanischer, IV, 521.
Beschaffungswesen, engl. Marine, XII, 1504.
Bettolo, italienischer Marineminister, I, 132.
„Blanche", englischer Kreuzer, X, 1288.
„Blonde", " " IX, 1159.
„Blücher", S. M. S., I, 111; II, Titelbild; III, 356, IX, 1154.
Bootsmotoren u. Motorboote, V, 613.
Bootsunfall, Vereinigte Staaten, XI, 1430.
Borckenhagen, Salamis, Beiheft II.
Börresen, Neues System der Sectaktik, III, 367; IV, 481.
Brassey's Naval Annual 1910, VIII 1051.
„Bremen", S. M. S., VII, 897.
Bridge, Sir Cyprian; VIII, 1054; IX, 1153; XI, 1402; XII, 1600.
Brindisi, IX, 1176.
Brisgavia, Abschleppversuch, III, 389.
„Bristol"-Klasse, I, 80; IX, 1160.
Bugrohr auf Unterseebooten, II, 259.
Burger-Halbunterseeboot, VIII, 1042.

C.

„Charles Brun", französ. Unterseeboot, X, 1296; XI, 1433; XII, 1579.
Chaumet, Bericht über französ. Flottengesetz, V, 564.
Chile, Flottenprogramm, I, 140.
China, -Expedition, VI, 702.
— Flottenpläne, III, 345.
— Unruhen, VII, 929.
— und die Vereinigten Staaten, XII, 1582.
Chinkaiwan, II, 265; X, 1216; XI, 1440; XII, 1583.
Chronometer, Verhalten auf S. M. S. „Arcona", IV, 532.
Colbert, Französ. Marine zur Zeit, IX, 1139.
„Collingwood", engl. Linienschiff, III, 365, 366

Digitized by Google

Corbett, The Campaign of Trafalgar, VIII, 983.
„Cormoran", S. M. S., VII, 895.
—. im Kaiserin Augusta-Fluß, III, 386.
„Courbet", französ. Linienschiff, VII, 909, 910.

D.

Dahlström, W., V, 635.
Dampfhochseefischerei, XII, 1524.
„Dante Alighieri", ital. Linienschiff, IX, 1175.
Danubius-Werft, IX, 1178.
Dauerfahrten von Unterseebooten, Frankreich, XI, 1433.
— Vereinigte Staaten, VIII, 1042; IX, 1164; X, 1292.
Davis-Torpedo, XII, 1575.
Defence Committee, Imperial, I, 3; XI, 1375.
„Delaware", Vereinigte Staaten Linienschiff, I, 120; X, 1291.
Dewar, The Admiralty Staff, XII, 1600.
Dewey-Dock, VIII, 1042.
Dienst an Bord, Frankreich, VII, 908; XII 1578.
Dienstzeit, italienische Marine, VIII, 1046.
— österreichisch-ungarische, XII, 1589.
Dilke-Return, VI, 772.
Dinse, Dr., Paul, Seeraub und Seeräuber in der Geschichte VII, 828; VIII, 993.
Dockiele, französ. Linienschiffe, VIII, 1044.
Docks, England, V, 605; XI, 1425; XII, 1569.
— Frankreich, VI, 784; X, 1296.
— Kanada, V, 638.
— Vereinigte Staaten, IV, 463; IX, 1165; X, 1292; XI, 1430.
Dominika, Bedeutung der Seeschlacht bei, VII, 815.
„Drache", Heißdampf-Ventilmaschinen-Anlage, VII, 853; VIII, 1008.
Drahtrohrkonstruktion für Geschütze, VII, 913.
„Dreadnought"-Ära, II, 236.
— Typ, II, 214.
— schwere Artillerie der, IV, 543.
— Deutsche und englische, IV, 506.
Drehkreisbestimmungen, I, 63.

E.

„Edgar Quinet", französ. Panzerkreuzer, IX, 1167; X, 1296; XI, 1431, 1432; XII, 1578.
Eduard VII., König von England, VI, 766, 771.
Eisenbahn- und Seeschifftarife, kombinierte, IV, 527.
Eismeerfischerei XII, 1535.
Elektra-Turbinen, IX, 1132.
„Emden", S. M. S., XI, 1415.
Engineering Competition, VI, 780; XI, 1428; XII, 1573.
England, Organisation der Marineverwaltung, XI, 1368; XII, 1501.
— Parteiwesen, XI, 1352, XII, 1491.
— und der Kontinent, V, 664.
Englands threatened rights at sea, III, 409.
Erholungsheim, Seemanns-, X, 1283.
„Erzherzog Franz Ferdinand", österr.-ung. Linienschiff, VI, Titelbild, 790.
„España", spanisch. Linienschiff, VIII, 1047, 1048.
Etat, Marine-, Deutschland, I, 104; III, 356. IV, 497; XII, 1558.
— England, V, 599; VII, 900; IX, 1156; XII, 1510.
— — Beratungen, VII, 900; VIII, 1034.
— — Nachtrag, IV, 505.
— Frankreich, I, 122; V, 645; VIII, 1043; IX, 1179.
— Italien, I, 133; II, 265; VII, 911.
— Japan, II, 263; IV, 519; V, 651.
— Niederlande, XI, 1448.
— Norwegen, XI, 1449.
— Österreich-Ungarn, XI, 1446; XII, 1588.
— Rußland, XI, 1444.
— Schweden, II, 269.
— Vereinigte Staaten, VIII, 1063.
Etatsverhandlungen, deutsche, I, 104; III, 356; IV, 497.
— englische, VII, 900; VIII. 1038.
Explosionsgase und ihre Wirkung auf den Menschen, VI, 726.

F.

„Falmouth", englischer Kreuzer, XI, 1424.
Fechtturnier, Offizier, I, 141; V, 684; XI, 1420.
Feuerhöhe brasilianischer Linienschiffe, I, 139.
Finkenwärder Fischer, Dankschreiben, IV, 502.
Fischdampfer als Minensucher, II, 260; IV, 518.
Fischerei, See-, deutsche, II, 244.
— und Schiffahrt in Nord-Europa, XI, 1383; XII, 1519.
Fisher, Sir John, I, 76; Einkommen, I, 114.
— Lord of Kilverstone, II, 201.
„Florida", Vereinigte Staaten-Linienschiff, VII, 907.
Flottengesetz, Frankreich, III, 372; IV, 514; V, 557; VIII, 1043, 1045, X, 1293.
— Italien, I, 89.
— Japan, I, 128; XII, 1582.
Flottenmanöver, Deutschland, IX, 1154; X, 1280.
— England, IX, 1156
— Frankreich, VII, 870; VIII, 1017; IX, 1167

Digitized by Google

Flottenmanöver, Italien, X, 1256.
— Niederlande, XII, 1484.
— Österreich-Ungarn, IX, 1177; X, 1302.
— Rußland, X, 1300.
— Ersatz für, XII, 1587.
Flottenverein, deutscher, V, 634.
— französischer, XII, 1576.
— italienischer, XI, 1444.
— österreichischer, VII, 920.
— russischer, VIII, 1047.
Flottenverteilung, Frankreich, IV, 513; VI, 781; XI, 1434.
— Vereinigte Staaten, VI, 779.
Flottenspende, eine, aus dem Jahre 1848, II, 281.
Forschungsreisen, arktische, I, 47.
— im Luftschiff, I, 145.
Forth—Clyde-Kanal, I, 149, 150; III. 410.
Fournier, Politique Navale, V, 650.
Fregattenkapitäne, französische, XII, 1578.
Freiwillige Flotte, japanische, V, 651.
— russische, VIII, 1047; XII, 1588.
„Freya", S. M. S. in Mexiko, XI, 1417.
Funkentelegraphie in der Südsee, VII, 899.
— auf Unterseebooten, X, 1289; XI, 1425; XII, 1579.
Funkentelegraphiesysteme, internationale Verbreitung der, VI, 798.
Funkentelegraphieversuche, Japan, I, 132.
Funkentelegraph. Personal, England, XI, 1425.
— Frankreich, XII, 1580.
— Signale, Frankreich, IX, 1167.
— — Vereinigte Staaten, IX, 1163.
— Stationen, Italien, XI, 1443.
— — Australien, VIII, 1038; XI, 1443.
— Verkehr zwischen deutschen und englischen Kriegschiffen, II, 242.
— Zeitsignale, VI, 769.
Fußballmeisterschaft, XI, 1415.

G.

„G 89", Abbringung S. M. Tpdbt., II, 271.
„Gangut"-Klasse, VII, 917, 918; X, 1301; XI, 1446.
Gase, Explosions-, Wirkung auf den Menschen, VI, 726.
Gasmaschinen für Schiffsbetrieb, I, 58.
Gebers, Dr. Ing., über Propellerversuche, I, 65.
Gedenktage, VI, 701.
Gehaltssätze, kanadischer Marineoffiziere, VI, 773.
— japanischer Marineoffiziere, V, 652.
Geldbedarfsberechnung, französische, IV, 515.
„Georgia", Geschützunfall, XI, 1428, 1429.
Geschosse, II, 283.
— Frankreich, I, 28; II, 261; III, 377, 379; IV, 517.
— Vereinigte Staaten, XI, 1429; XII, 1574.
— mit Leuchtsatz, XI, 1425; XII, 1571.
Geschütze, Kaliberwahl, II, 261.
— Kalibersteigerung, IX, 1173.
— England, VI, 775; VII, 904; X, 1288; XI, 1424; XII, 1570, 1571.
— Frankreich, IV, 517; IX, 1168; XII, 1580.
— Italien, VII, 913; XII, 1584.
— Vereinigte Staaten, IV, 457.
Geschützfabriken, französische, V, 647.
Geschützführerzulagen, Frankreich, III, 377.
Geschützunfall, Frankreich, XI, 1431.
— Vereinigte Staaten, V, 644; XI, 1429.
Geschwadereinteilung, Deutschland, I, 74; VII, 894.
— Frankreich, VII, 908.
— Italien, V, 653; VII, 914; XI, 1442.
— Österreich-Ungarn, X, 1303.
— Vereinigte Staaten, VII, 906; X, 1291.
Geschwindigkeit im Flottenkampf, VI, 720; VII, 888; VIII, 1031.
Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger, deutsche, VII, 899.
— französische, VI, 784.
„Glasgow", englischer Kreuzer, VII, 903; IX, 1160.
Glatzel, Allgemeine berufswissenschaftliche Weiterbildung des Seeoffiziers, IX, 1085.
— Trafalgar, das letzte Wort darüber? VIII, 983.
„Gloucester", englischer Kreuzer, IX, 1160.
Grotewold, Dr. phil., Argentinien und seine Stellung in der Weltwirtschaft, VI, 705.
— Kombinierte Eisenbahn- und Seeschiffbetriebe, IV, 527.
— Seefischerei und Schiffahrt in Nord-Europa, XI, 1383; XII, 1519.
— Zur Säkularfeier der Republik Kolumbien, X, 1312.
Gunlayers Test, englisch, VII, 904.

H.

„Habsburg"-Klasse, Umbau der, IV, 526.
Häfen, italienische, Aufenthalt von Schiffen in Kriegszeiten, III, 407.
— russische, X, 1301.
Haldane, Organisationspläne, I, 20, 23.
Halleyscher Komet, V, 626.
Hamburg, Handelsflotte, IV, 504.
Hamburg-Amerika Linie, XII, 1564.
Handelsflotte Rußland, III, 383; XII, 1588

Digitized by Google

Handelsflotte, Vereinigte Staaten, I, 121.
Handelsstatistik, deutsche, II, 245.
— russische, V, 656.
Handke, Dr. H., Schutzrecht der europäischen Kulturstaaten in Marokko, VII, 839.
Hankau, Unruhen in, VII, 929.
„Hannibal", englisches Linienschiff, XII, 1571.
Hebedock für Unterseeboote, französisches, VIII, 1045; IX, 1171.
Hebeschäkel für Unterseeboote, VIII, 1046.
Hebeversuche mit Unterseebooten, Frankreich, II, 259; IV, 518.
Heeresreform Preußens 1859 und 1860, II, 191.
Heeresreorganisation England, I, 19.
Heiratsbestimmungen für Offiziere, Italien, XI, 1443.
Heißdampf-Ventilmaschinen-Anlage des Tenders „Drache", VII, 853; VIII, 1008.
Heizerschulen, Frankreich, XII, 1577.
Heizöl-Unfall auf „North Dakota", X, 1290; XII, 1573.
„Hela", S. M. S., XI, 1414.
„Helgoland", S. M. S. Patengeschenk, XI, 1419.
Hennig, Dr. R., Die großen russischen und sibirischen Kanalprojekte, VI, 738.
Hergesell, Professor, I, 111, 145.
Heringsfischerei, XII, 1533.
Hilfeleistungen deutscher Kriegsschiffe, I, 110; II, 241, 242; III, 358, 359, 389; VII, 898; IX, 1155.
Hilfskreuzer, englische, IV, 509.
Hintze, Astronomische Navigation für Torpedosteuerleute, X, 1304.
Hochseeflotte, deutsche, I, 74; VII, 894.
Hollweg, Seekriege und Seekriegswesen, XI, 1402.
Hongkong-Scheibe, XI, 1425.
Hospitalschiffe, österreichisch-ungarische, X, 1302.
Huning, Brasseys Naval Annual, VIII, 1051.
— Ein neues System der Seetaktik, IV, 481.
— Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, II, 227.

J.

„Ibuki", japanischer Panzerkreuzer, XI, 1440; XII, 1583.
Imperial Defence Committee, I, 3; XI, 1375.
Imperial Defence Conference, I, 5, 79.
Imperial Maritime League, IX, 1157; XII, 1565.
„Indefatigable", engl. Panzerkreuzer, XI, 1424.
Indienfthaltungskosten, I, 107; XII, 1560.
Indienfthaltungsplan, französischer, VI, 781; VII, 908.
Ingenieurfrage, England, III, 363, 364.
— Italien, III, 380; VII, 915.
— Vereinigte Staaten, IV, 462.
Ito, Graf, X, 1249.

J.

Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten, IV, 453.
Japan, Flottenpolitik, XI, 1436.
— und Korea, X, 1237; XII, 1581.
— und Port Arthur, X, 1209.
— und die Vereinigten Staaten III, 314.
Jastrzembski, v., Berechtigung und Notwendigkeit einer starken Abstinenzbewegung für die Marine, XI, 1411.
„Jean Bart"-Klasse, französische Linienschiffe, V, 648; VII, 909, 910; IX, 1170.
„Jéna", Beschießung der, I, 26.

K.

Kabel, deutsches, nach Afrika, VII, 900.
Kaiser, S. M. der, IV, 497; VI, 766; VIII, 1032; IX, 1154; XII, 1558.
Kaiser, F. W. Notizen zur Luftschiffahrt, I, 143; IV, 537; XI, 1454.
„Kaiseradler", Verkauf S. M. S., VII, 898.
Kaiserin Augusta-Fluß, S. M. S. „Cormoran" im, III, 386.
„Kaiserin Maria Theresia", österreichisch-ungarischer Kreuzer, V, 657.
Kaiserpreise für Schießen, X, 1280.
Kalibersteigerung der Schiffsartillerie, IX, 1173; XII, 1571, 1580, 1584;
Kaliberwahl II, 26.
Kalkgrund-Feuerschiff, VIII, 1033.
Kamerun, III, 399.
Kanada, Flottenpläne, I, 7, 15; XI, 1422.
— Marine, VIII, 1036; IX, 1158.
— Marineoffiziere, VI, 773.
— Milizen, I, 20.
— Parteiwesen, XII, 1491.
— Wirtschaftlicher und politischer Stand, V, 575; VI, 755.
Kanalprojekte, russische und sibirische, VI, 738.
Kap—Kairo-Bahn, XII, 1567.
Kapitulanten in der Vereinigte Staaten-Marine, II, 283.
Katahdin, Schießversuche, VII, 906.
Katsura, japanischer Ministerpräsident, XII, 1581.
„Kawachi", japanisches Linienschiff, XI, 1440.
Kessel, Frankreich, IV, 518.
— Japan XI, 1441.

Digitized by Google

Kessel, Österreich-Ungarn, XI, 1447.
Kiautschou, Entwicklung, III, 400.
— Etat, I, 108; IV, 500; XII, 1561.
Knorr, v., Admiral, IV, 429; XII, 1581.
Koch, P. Ein Matrosentagebuch, IX, 1184.
Kohlen, Frankreich, III, 379.
— Italien, VII, 916.
— Rußland, VIII, 1046.
— Vereinigte Staaten, VIII, 1042.
— Aufbewahrung unter Wasser, V, 678.
Kohlendampfer, Vereinigte Staaten, VIII, 1042.
Kohlennehmen, Ergebnisse, Deutschland, IV, 501; IX, 1154.
— — England, V, 639; VI, 774; X, 1289.
— — Frankreich, IX, 1166.
— — Österreich-Ungarn, IV, 526; VII, 919.
— — Vereinigte Staaten, X, 1293.
Kohlenstationen, Ver. Staaten, IV, 454.
Kohlenverbrauch, Vereinigte Staaten, VI, 780; XI, 1428; XII, 1573.
Kohlenvorräte, Italien, VII, 916.
Kohlenwanderpreis der Hochseeflotte, X, 1281.
„Kolberg", S. M. S., VIII, 1032; X, 1282.
Kolonien, britische, und die Reichsverteidigung, I, 1, 17; XII, 1491.
Kolumbien, Säkularfeier, X, 1312.
Kompasse, Ablenkung durch Nebel, III, 324.
— und Chronometer, Verhalten auf S. M. S. „Arcona", IV, 532.
„König Wilhelm", Schulschiff, III, 357.
Koppeln, Mittel zur Erleichterung des, IV, 534.
Korea und Japan, X, 1210, 1237; XII, 1581.
Korvettenkapitäne in der französ. Marine, VIII, 1044.
Kreuzer, Kleine, II, 238; IV, 518; X, 1288.
— Panzer-, II, 237.
Kreuzergeschwader, Berichte, VII, 928; XII, 1538.
Kriegsakademie, preußische, XI, 1404.
„Kronprinzessin Cecilie", Schnelldampfer, VI, 771; X, 1284.
Krupp, I, 111; IV, 497.
— Geschützkonstruktion, VII, 913.
Kungtau-Fluß, Fahrt auf dem, I, 147.
„Kurama", japan. Panzerkreuzer, XI, 1440.
Kure-Stahlwerk, IV, 523.
„Kurfürst Friedrich Wilhelm", S. M. S., IX, 1154; X, 1281, 1309.
Kurth, Die französische Marine zur Zeit Colberts, IX, 1139.
—, Sprachrohrleitungen an Bord, V, 666.

L.

Laubeuf über Hebeschäkel, VIII, 1046.
— über Kleine Kreuzer, IV, 518.
Lazarett, Schiffs-, Frankreich, V, 649.
— Schiffe, österr.-ung., X, 1302.
Lebensalter der Seeoffiziere, II, 249; IV, 466, 511; VI, 785; VIII, 1036; XII, 1590.
Leichtmatrosen, III, 352; IV, 496.
„Leipzig", S. M. S., Hilfeleistung durch, IX, 1155.
Lemelsen, Ein Mittel zur Erleichterung des Koppelns, IV, 534.
Leyland, John, II, 246.
Linienschiff, Entwicklung, II, 260.
— und Panzerkreuzer, X, 1287.
— Das moderne und seine Bedeutung als Kampfmittel, IV, 542.
— das der Zukunft, V, 585; IX, 1159.
—e, kleinere, VIII, 1056; Vergleiche, V, 649.
— Argentinien, I, 139; III, 384; V, 658.
— Brasilien, VIII, 1049.
— England, I, 115; II, 250; IV, 508; VIII, 1037; IX, 1159; X, 1286.
— Frankreich, II, 257, 258; IV, 517; V, 648; VII, 909, 910; IX, 1170.
— Italien, VII, 912, 913; IX, 1174.
— Japan, IV, 522; XI, 1440; XII, 1584.
— Österreich-Ungarn, VI, 789, 790; VII, 910; XII, 1588, 1589.
— Rußland, III, 382; VII, 917, 918; IX, 1177; XI, 1446.
— Spanien, VIII, 1048.
— Ver. Staaten, II, 250; VII, 905, 907; XII, 1574.
Linienschiffstypen, II, 260; III, 378; VIII, 1056; X, 1287.
„Lion", engl. Panzerkreuzer, I, 115; IX, 1159; X, 1285.
Litzmann, Die Heeresreform Preußens von 1859 und 1860; II, 191.
„Liverpool", engl. Kreuzer, VIII, 1037; IX, 1160; X, 1288 und Titelbild, XII, 1568.
Londoner Seerechtskonferenz, III, 409, Beiheft I.
Lords der engl. Admiralität, XII, 1501, 1502.
Luftklub, Seeoffizier-, Wilhelmshaven, XI, 1454.
Luftschiffahrt, Bemerkungen zur, I, 143; IV, 537; XI, 1454.
— Navigation für die, I, 37.
— in den Marinen: England, XI, 1425; XII, 1572.
— Frankreich, VIII, 1045; X, 1296; XI, 1434.

Digitized by Google

Luftschiffahrt, Italien, X, 1299.
— Österreich-Ungarn, XII, 1572.
— Rußland, IX, 1177; XI, 1446.
— Ver. Staaten, VIII, 1043; XI, 1430.
Luftverkehrslinien, I, 146.

M.

Mahan, Admiral, XI, 1396, 1401; XII, 1566, 1567.
„Maine", Hebung des Wracks der, IX, 1162; XII, 1575.
Maltzahn, Frhr. v. Entstehung und Verwertung seekriegsgeschichtlicher Schilderungen, II, 167.
— Weshalb haben die Japaner Port Arthur als Kriegshafen aufgegeben? X, 1209.
Manöver, Armee-, England, XI, 1426.
— Flotten-, Deutschland, IX, 1154; X, 1280.
— England, IX, 1156.
— Frankreich, VII, 870; VIII, 1017; IX, 1167.
— Italien, X, 1256.
— Niederlande, XII, 1484.
— Österreich-Ungarn, IX, 1177; X, 1302.
— Rußland, X, 1300.
— Flotten-, Ersatz für, XII, 1587.
— Unterseeboots-, X, 1297.
Mantelrohr- gegen Drahtrohrgeschütz, VII, 913.
Marconi, XI, 1443.
Marcuse, Prof. Dr. A. Navigation in der Luft, I, 37.
Marine, französische, zur Zeit Colberts, IX, 1139.
Marine-Akademie, Rußland, IX, 1176.
Marine-Etat, Deutschland, I, 104; III, 356; IV, 497; XII, 1558.
— England V, 599; VII, 900; IX, 1156; XII, 1510.
— Beratungen, VII, 900; VIII, 1034.
— Nachtrag, IV, 505, 506.
— Frankreich, I, 122; V, 645; VIII, 1043; IX, 1179.
— Italien, I, 133; II, 265; VII, 911.
— Japan, II, 263; IV, 519; V, 651.
— Niederlande, XI, 1448.
— Norwegen, XI, 1449.
— Österreich-Ungarn, XI, 1446; XII, 1588.
— Rußland, V, 654; XI, 1444.
— Schweden, II, 269.
— Ver. Staaten, VIII, 1063.
Marineliteratur im Jahre 1909, VIII, Beilage.
Marineschule, Deutschland, X, 1782.
— Frankreich, II, 256; III, 376; V, 646, 647.
Marinesportverein, XI, 1451.
Marineverwaltung, Organisation, England, XI, 1308; XII, 1501.
Marineverwaltung, Frankreich, III, 334.
— Ver. Staaten, II, 220.
Marokko, Schutzrecht der europäischen Kulturstaaten, VII, 839.
„Marsala", italienischer Kreuzer, IX, 1175.
Maschinenpersonal, Frankreich, XII, 1577.
— Italien, XII, 1585.
Mastery of the Pacific, II, 262.
Matrosen-Tagebuch, ein, IX, 1184.
Maurer, Dr. H., Kann Nebel die Kompasse ablenken? III, 324.
McKenna, Mr., I, 14; VIII, 1053; XII, 1565, 1566.
Metcalf-Apparat, Bekohlung, X, 1289.
Metzenthin, Leichtmatrosen, III, 352.
Meuß, Marineliteratur im Jahre 1909, VIII, Beilage.
— Mutter der engl. Blaujacken, V, 674.
Mexiko, Jahrhundertfeier, S. M. S. „Freya", XI, 1417.
Meyer, Marinesekretär, II, 218.
Midshipmen, Vorbausbildung der englischen, VII, 902.
Militärgeographie, Aufgaben und Wesen der, V, 659.
Milizen, australische, I, 22.
— kanadische, I, 20.
— Marine-, Ver. Staaten, V, 642; IX, 1165.
Miller, Zentralorganisation der engl. Marineverwaltung, XI, 1368; XII, 1501.
„Minas Geraes", bras. Linienschiff, Titelbild, VIII; Schießversuche, I, 138, 139; II, 269.
Minen, französ., II, 259; IX, 1172.
Minenleger, Frankreich, IV, 518; V, 648; IX, 1180.
— Rußland, XII, 1588.
— Ver. Staaten, X, 1291, 1292.
Minenübung, französ., Unfall bei, IX, 1172.
Mirabello, ital. Marineminister, V, 653.
Miyabara-Kessel, XI, 1441.
„Moltke", S. M. S., V, 632.
Motorboote, V, 613.
Motoren, Verbrennungs-, X, 1297.
— für Boote, V, 613.
— für Linienschiffe, X, 1287.
Mündungsfeuer, Unterdrückung des, X, 1288.
Muroran-Stahlwerk, IV, 523; VI, 787.
Museum, Deutsches, in München, X, 1284.
Mutter der engl. Blaujacken, die, V, 674.
Mutterschiff für Unterseeboote, österr.-ungar., IX, 1178.

Digitized by Google

N.

Nachrichten für Seefahrer, IX, 1156.
Nachtschießen, Frankreich, IX, 1169.
„Najad", engl. Minenkreuzer, IX, 1160.
Narval, Hebeversuche, II, 259; IV, 518.
„Nassau", S. M. S., III, Titelbild 358; IV, 501.
— -Klasse, VIII, 1052, 1053, 1057.
— Sturmfahrt, V, 631.
Natzmer, v., Zum Allg. deutschen Offizier-Fecht-Turnier, I, 141.
Nauticus 1910, VII, 921.
Naval Architects, Frühjahrsversammlung, V, 593.
Naval Prize Bill, VIII, 1035.
Navigation in der Luft, I, 37.
Nebel, Einfluß auf Kompaß, III, 324.
„Neptune", englisches Linienschiff, Titelbild XI; Probefahrten, XI, 1424; XII, 1570.
Nerven, Gesunde, und Seekrieg, IX, 1099; XI, 1333.
Neubauten, Argentinien I, 139, 140.
— Brasilien, I, 101.
— Deutschland, I, 73, 97; Vergebung der, V, 632.
— England, I, 98; V, 603; X, 1288.
— Frankreich, I, 86, 99; IX, 1180.
— Italien, I, 89, 90, 100, 133; IX, 1174; XII, 1584.
— Japan, I, 87, 88, 99; XII, 1582, 1583.
— Österreich-Ungarn, I, 101, VII, 919.
— Rußland, I, 92, 100; XI, 1445.
— Schweden, I, 137.
— Spanien, VIII, 1047.
— Vereinigte Staaten, I, 99.
Neu-Guinea, Deutsch-, III, 400; XII, 1546.
Neuseeland, Flottenpläne, I, 16.
„Newcastle", englischer Kreuzer, IX, 1160.
„Nino Bixio", italienischer Kreuzer, IX, 1175.
Nordpol, Eroberung des, I, 47.
Nordseefischerei, Deutsche, XII, 1521.
„North Dakota", Vereinigte Staaten-Linienschiff, I, 120; X, 1290; XII, 1573.
Nucleus Crew-System, III, 411.
„Nürnberg", S. M. S., XII, 1591.

O.

Öffentliche Meinung u. Offizierkorps, XII, 1479.
Offiziere, engl., versch. Kategorien, VI, 772.
— französische, VI, 783.
— kanadische, VI, 773.
Offizier-Fecht- und Turnverein, V, 684.
— -Fecht-Turnier, I, 141; XI, 1420.
Offizierkorps, Stärke der, IV, 466.
— und öffentliche Meinung, XII, 1479.
— italienisches, Reorganisation des, III, 380.
Oldenburg, Großherzog von, VIII, 1032.
„Oldenburg", S. M. S., VIII, 1032.
Ölfeuerung, X, 1290, 1298; XI, 1432, 1435; XII, 1573.
— Kosten der, I, 61, 62.
— auf Torpedobooten, VIII, 952.
Ölmaschinen, X, 1297.
— für Linienschiffe, England, X, 1287.
Oloff, Dr., Das Auge und seine Bedeutung für den Marinedienst, X, 1217.
Organisation der Marineverwaltung u. Behörden, England, I, 77; XI, 1368; XII, 1501.
— Frankreich, III, 334; V, 646; XII, 1576.
— Italien, I, 90.
— Japan, IV, 470.
— Vereinigte Staaten, I, 118; II, 218.
„Orion", engl. Linienschiff, I, 115; IX, 1159; X, 1286.
Ostafrika, Deutsch-, III, 396.
Ostseefischerei, Deutsche, XII, 1528.
„Otter", S. M. Flußkanonenboot, III, 359; XII, 1563.
Oxylith-Rettungshelme, X, 1296.

P.

P-Granaten, französ., I, 29, 30, 34.
Panama-Kanal, I, 121; Befestigungen, VI, 778; X, 1289; XI, 1421.
„Panther", Vereinigte Staaten-Werkstattsschiff, IX, 1163.
Panzerkanonenboote, niederländ., XI, 1448.
Panzerkreuzer, Entwicklung, II, 237; X, 1287.
Panzerlieferung, Vereinigte Staaten, XII, 1574.
Panzerplattenfabrik, Frankreich, XI, 1432.
Panzerung, Verstärkung der, I, 36.
Parteien, politische, Australien, XII, 1496.
— England, XI, 1352.
— Kanada, XII, 1491.
— Rußland, XI, 1445.
— Vereinigte Staaten, VIII, 965.
Paschen, Berechtigung und Notwendigkeit einer starken Abstinenzbewegung, XI, 1410.
Paschen, W., Der wirtschaftliche und politische Stand Kanadas, V, 575; VI, 755.
„Paulding", Vereinigte Staaten-Torpedobootzerstörer, X, 1291.
Pearl Harbour als Flottenstützpunkt, III, 313.
Peez, A. v., England und der Kontinent, V, 664.

Digitized by Google

Pensionierungsvorschriften, Italien, III, 381.
Persien, Englands Vorgehen in, XII, 1564.
Personalreorganisation, England, II, 204.
Personal, Marine-, Italien, VII, 915.
— Vereinigte Staaten, II, 283; VIII, 1040, 1041.
Personalstärken, Deutschland, XII, 1559.
— England, V, 601.
— Frankreich, VI, 783.
— Italien, VII, 915.
— Japan, VI, 785.
— Niederlande, XI, 1449.
— Österreich-Ungarn, XI, 1447; XII, 1589, 1590.
— Vereinigte Staaten, III, 371; IV, 511; VIII, 1041.
Petersburg, St., Befestigung, XII, 1587.
— Seekanal, II, 268.
Pfarrius, S. M. S. „Cormoran" im Kaiserin Augusta-Fluß, III, 386.
Philippinen, Befestigungen, VI, 778.
— als Stützpunkt, I, 118.
Pionier-Kompagnie, Marine, XI, 1414.
„Planet", S. M. S., XII, 1591.
Plehn, Dr. Hans, Die taktischen Wehrfragen und die Reichskonferenz von 1909, I, 1.
— Die britischen Parteien und ihre Stellung zu den Wehrfragen, XI, 1352; XII, 1491.
„Pluviôse"-Unfall, VII, 907; IX, 1171.
Pohl, Dr. Heinrich, Der Grundgedanke der Prisengerichtsbarkeit, VII, 847.
Polarluftschiff, I, 145.
Politische Parteien in Australien, XII, 1496.
— England, XI, 1352.
— Kanada, XII, 1491.
— Rußland, XI, 1445.
— Vereinigte Staaten, VIII, 965.
Port Arthur als japanischer Kriegshafen, I, 129; II, 265; X, 1209.
„Posen", S. M. S., VIII, 1032; XI, 1419.
Preisschießen, Wert des, XII, 1581.
Preßkonferenz, englische, I, 13.
„Preußen", Fünfmaster, Verlust des, XII, 1564.
Preußens Heeresreform 1859 und 1860, II, 191.
Prisengerichtsbarkeit, Grundgedanke der, VII, 847.
Probefahrtsergebnisse, Brasilien, VI, 790; VII, 920.
— Deutschland, II, 241; VIII, 1032; X, 1282.
— England, III, 365; VIII, 1037; IX, 1160; X, 1288; XII, 1570.
— Frankreich, X, 1296; XII, 1579.
— Italien, II, 266; III, 380; VI, 788; VII, 917; IX, 1176.
— Österreich-Ungarn, IX, 1178.
Probefahrtsergebnisse, Vereinigte Staaten, III, 370; V, 643, 645; X, 1291; XI, 1432.
Propellerversuche, I, 65.
Psychology of Command, XII, 1568.
Pulver, Vereinigte Staaten, IV, 458.
Pustau, v., Zusammenstellung der Seestreitkräfte der Welt, II, 240.

Q.

„Quarto", italienischer Kreuzer, XII, 1584.

R.

„Rattler", englisches Kanonenboot, VI, 775.
Rechnungsrevision, englische, XII, 1508.
Reedereien, deutsche, Abschlüsse, IV, 503.
„Regina Margherita", italienisches Linienschiff, X, 1298.
Reichskonferenz, britische 1909, I, 1, 5.
Reichs-Marine-Amt und englische Admiralität, Vergleich, XII, 1513.
Reichstag, Die deutsche Marine im, I, 104; III, 356; IV, 497.
Reorganisation der englischen Marine, II, 204, 208.
— der französischen Marineverwaltung, III, 334.
— der Vereinigte Staaten Marineverwaltung, II, 220.
Repington, A'Court, The Submarine Menace, VII, 902.
Reserve-Offiziere, Italien, XII, 1586.
—-Personal, England, V, 603.
—-— Vereinigte Staaten, VI, 776.
Reserveformationen, III, 411; X, 1280.
„Rheinland", S. M. S., Schnittmodell, XI, 1419.
Rieß, Dr. Ludwig, Korea und Japan, X, 1237.
„Rio de Janeiro", brasilianisches Linienschiff, VIII, 1049; XII, 1571.
Rittmeyer, Seekriege und Seekriegswesen, XI, 1393.
Romberg, Professor, Über Schiffsgasmaschinen, I, 58.
Roosevelt, X, 1289.
Rosendahl, Jahresberichte über die Marine der Vereinigten Staaten, IV, 453.
— Marinebudget der Vereinigten Staaten 1910 11, VIII, 1063.
Rosyth, IX, 1157.
Rücklaufbremsen, Armstrong, VIII, 1038; XII, 1600.
Ruderkommandos, russische, III, 382.
Rudermomentmessungen, I, 63.
Ryojun, siehe Port Arthur.

Digitized by Google

Rziha, Arthur v., Überfahrt des russischen Torpedobootes „Batum", IX, 1182.

S.

„S C 1", französ. Unterseeboot, VII, 911.
„Sachsen", S. M. S., V, 633.
„Salmon", Vereinigte Staaten Unterseeboot, IX, 1164; X, 1292.
Samoa, III, 400; XII, 1542.
Sanitätsbericht, Vereinigte Staaten, IV, 463.
Sanitätseinrichtungen, Frankreich, V, 649.
Sanitätsoffiziere, Italien, IV, 524.
„San Marco", italien. Panzerkreuzer, IX, 1175.
„Sao Paulo", brasil. Linienschiff, VII, 920.
„Satsuma", japan. Linienschiff, IV, 522.
Sauggasmaschinen, VI, 775.
Scapa Flow, IX, 1160.
„Scharnhorst", S. M. S., Abschleppung der „Brisgavia", III, 389.
Scheiben für Schießübungen, englische, X, 1288; XI, 1425.
— russische, XI, 1446.
Scheinwerfer, Frankreich, X, 1297.
— Japan, IV, 522.
Schelde-Expedition, die englische, 1809, III, 303; IV, 432.
Schießausbildung französ. Marine, IX, 1167.
Schießergebnisse, England, II, 249; III, 365; V, 641; VIII, 1037; IX, 1160.
— Frankreich, II, 257; IV, 516, 517; IX, 1170; X, 1295.
— Italien, VII, 916; XI, 1442.
— Vereinigte Staaten, V, 644; VII, 906; IX, 1165.
Schießpreise, deutsche Marine, I, 73; II, 242; X, 1280.
— japanische, XII, 1583.
Schießübungen, England, X, 1285.
— Frankreich, IX, 1168 ff.; X, 1295; XII, 1581.
— Italien, IX, 1174.
— Vereinigte Staaten, XI, 1427, 1428.
—, Torpedo-, England, VI, 775; X, 1289; XII, 1568.
— französische, X, 1294; XII, 1581.
— italienische, IX, 1174.
— Österreich-Ungarn VIII, 1047.
Schießverfahren, England, V, 640.
— Frankreich, II, 261.
— Italien, I, 134.
Schießversuche, Brasil. Linienschiffe, I, 139.
— England, V, 641.
— Frankreich, I, 26.
— Vereinigte Staaten IV, 513; VII, 906.
Schiffbautechn. Gesellschaft, I, 58; XII, 1550.
Schiffsartillerie, französ., V, 678.
Schiffsartillerieschule, deutsche, Sportfest der, X, 1307.
— französische, V, 678.
Schiffsbremse, Versuche, VIII, 1042.
Schiffsjungendivision, Sportfest der, XII, 1596.
Schiffsjungenschule, russische, IX, 1176.
Schiffsverkäufe, Deutschland, VII, 898; IX, 1154.
— England, VIII, 1036, 1038.
— Frankreich, VIII, 1044; X, 1296; XII, 1580.
— Vereinigte Staaten, IX, 1165; XII, 1575.
Schlachtschiff, das moderne u. s. Bedeutung als Kampfmittel, IV, 542.
Schleppen S. M. S. „Planet" durch S. M. S. „Nürnberg", XII, 1591.
Schleppübungen, Vereinigte Staaten, IX, 1163.
Schleppversuchsanstalt, V, 595.
Schornsteine, X, 1288.
— Torpedoboot ohne, III, 380.
Schriftstellerische Tätigkeit der Offiziere, Frankreich, X, 1297.
Schulschiff-Verein, Deutscher, VIII, 1034; XI, 1420.
Schulschiffe für Fürsorgezöglinge XII, 1535.
Schulze, Erich, Edgar, Offizierkorps u. öffentliche Meinung, XII, 1479.
Schulz-Turbine, IX. 1132.
Schutzgebiete, in Afrika u. Südsee, Entwicklung III, 393.
Schwarz, Tjard, über Rudermomentmessungen I, 63.
Schwarzmeer-Flotte, russische, Verstärkung der, X, 1300.
Scouts, Verein. Staaten, Stoppversuche, X, 1291.
Seebeuterecht III, 409; VII, 901; XII, 1567.
Seefischerei, deutsche, II, 244.
— und Schiffahrt in Nord-Europa, XI, 1383; XII, 1519.
Seefischerei-Verein, Deutscher, V, 635; XII, 1523.
Seekadetten, engl., VII, 902; japan., XI, 1437.
Seekrieg, Gesunde Nerven und, IX, 1099; XI, 1333.
Seekriegsgeschichte, Rittmeyer, XI, 1393.
— Stenzel, II, 227.
Seekriegsgeschichtl. Schilderungen, Entstehung u. Verwertung, II, 167.
Seeoffiziere, Aussichten, XI, 1423.
— Befehlsbefugnisse, VI, 772, 783.
— berufswissenschaftl. Weiterbildung, IX, 1085; XI, 1405.
— Lebensalter, II, 249; IV, 466, 511; VI, 785; VIII, 1036; XII, 1590.

Digitized by Google

Seeraub und Seeräuber in der Geschichte, VII, 828, VIII, 993.
Seestreitkräfte der Welt, Zusammenstellung, II, 235.
Seetage, Anzahl der, italien. Marine, VII, 915.
Seetaktik, ein neues System der, IV, 481.
Segelhochseefischerei, XII, 1521.
Seymour, Peace and the Dreadnought, III, 363.
Seymour-Expedition, VI, 702.
Simonstown, Hafenanlagen, XII, 1569.
Skal, Georg v., Die politischen Parteien in den Vereinigten Staaten, VIII, 965.
Spionage, X, 1285.
Sport, Deutsche Marine, VI, 793, 796; X, 1307; XI, 1451; XII, 1596.
— englische, XI, 1426.
— französische, XI, 1434.
Sprachrohrleitungen an Bord, V, 666.
Sjemenow, Wladimir, VI, 789.
„Sslawa", russisches Linienschiff, X, 1300; XII, 1587.
Stapelläufe im Jahre 1909, I, 102.
Steinkohlen, Aufbewahrung unter Wasser, V, 678.
Stenzel, Seekriegsgeschichte, II, 227.
Stephan, Dr., Gedenktafel für, VI, 768.
Strahlpropeller, I, 67.
Stumpf, Professor, Gleichstrombampfmaschinen, XII, 1550.
Stützpunktpolitik der Vereinigten Staaten, I, 117, 118.
Süddeutschland und Marine-Ersatz, IV, 502.
Südseereise des Kreuzergeschwaders, XII, 1538.
Südwestafrika, Deutsch-, III, 400.
Suez-Kanal, Verkehr, V, 636.
„Swift", engl. Zerstörer, III, 367; V, Titelbild.

T.

Taktik, See-, ein neues System der, IV, 481.
„Tann, v. der", S. M. S., VI, 767, Titelbild; VII, 894; X, 1282; XI, 1415; XII, 1562.
Tarife, kombinierte Eisenbahn- und Seeschiffs-, IV, 527.
Telephonie, drahtlose, XII, 1580.
„Thüringen", S. M. S., IX, 1136; XI, 1419.
Tirpitz, v., I, 104, 105; III, 356; IV, 497.
Togo, Admiral, I, 127.
Togo, Schutzgebiet, III, 400.
Torpedoboot das, VIII, 947; Verwendung bei Tage, I, 69.
Torpedoboote, argentinische, VI, 791; VIII, 1050.
— australische, III, 367.
— brasilianische, VIII, 1050.
Torpedoboote, dänische, III, 384.
— deutsche, VIII, 962.
— englische, V, 641; VII, 904; VIII, 962, 1038; IX, 1160.
— französische, V, 646, 648; VIII, 962; XII, 1579.
— italienische, XII, 1585.
— japanische, XI, 1441; XII, 1584.
— spanische, VIII, 1049.
— Vereinigte Staaten, III, 370; VII, 907, VIII, 962, 1042.
Torpedorohre, französische, I, 126; XII, 1579.
Torpedos, englische, IV, 509; X, 1288, 1289; XI, 1425; XII, 1571.
— französische, VIII, 1045; XII, 1578, 1579.
— japanische, VI, 787.
— Vereinigte Staaten, IV, 458; XII, 1575.
Torpedoschießen, England, VI, 775; X, 1289; XII, 1568.
— Frankreich, X, 1294; XII, 1581.
— Italien, IX, 1174.
— Österreich-Ungarn, VIII, 1047.
Torpedosteuerleute, astronomische Navigation für, X, 1304.
Tracers, XI, 1425; XII, 1571.
Trafalgar, Das letzte Wort darüber, VIII, 983.
Trapp, Eine Fahrt auf dem Kungtau-Fluß, I, 147.
Trembur, Dr. H, Explosionsgase und ihre Wirkung auf den Menschen, VI, 726.
Trockenluftpumpen, IX, 1128.
Tsingtau, III, 400; X, 1283.
— Dampferverbindung, VII, 900.
Turbinen auf Handelsschiffen, V, 593.
— auf Torpedobooten, VIII, 948.
Turbo-Hilfsmaschinen auf Kriegschiffen, IX, 1127.
—-Pumpen für Schiffsantrieb, I, 67.
Türkei, Bauprogramm, V, 657.
Turmanordnung, II, 261.
Typenfrage, I, 149; II, 260; III, 378; VIII, 1056; IX, 1159; X, 1287.

U.

„U 4", Unfall, III, 358.
Übertragbarkeit der Ausgaben, England, XII, 1508.
„Umikaze", japanischer Zerstörer, XI, 1441; XII, 1584.
Unruhen in China, VII, 929.
Unteroffiziererersatz, Heranbildung des, X, 1265; XII, 1555.
Unterseeboote, Einfluß auf Kriegführung, VII, 902.
— Verwendung, XI, 1433.
— englische, V, 605.

Digitized by Google

Unterseeboote, französische, I, 122, 125, 126; V, 648; IX, 1181; X, 1296; XI, 1433.
— italienische, XI, 1443.
— niederländische, XI, 1448, 1449.
— norwegische II, 269.
— Vereinigte Staaten, III, 370.
Unterseeboots-Flottille, deutsche, Bildung einer XI, 1414.
—-Hebedock, französisches, VIII, 1045; IX, 1171.
—-Hebeversuche, II, 259; IV, 518.
—-Manöver, X, 1297.
—-Rettungsschiff, österreichisches, IX, 1178.
—-Unfälle, III, 358; V, 651; VII, 907, 919.
— — Vorsichtsmaßregeln zur Verhütung von, IX, 1170.
Unterstaatssekretär der französischen Marine, III, 336, 337; X, 1136; XII, 1576.
Unterwasserschallsignale für Unterseeboote, IX, 1172.
„Uruguai", Torpedokreuzer, II, 270.
„Utah", Vereinigte Staaten-Linienschiff, II, 255.

V.

„Vanguard", englisches Linienschiff, I, 115.
— Titelbild I.
Venedig als Flottenstützpunkt, XII, 1587.
Verbandsgeschwindigkeit und Flottenkampf, VI, 720; VII, 888; VIII, 1031.
Verbandsschießen, England, X, 1285.
— Frankreich, VIII, 1043; IX, 1168, 1169.
Verbandssportfest der Hochseeflotte, VI, 796.
Verbrennungsmotoren, I, 58; V, 615.
Vereinigte Staaten und Japan, III, 314.
— politische Parteien, VIII, 965.
— Reorganisation der Marineverwaltung, II, 218.
Verschluß, neuer französischer Geschütz-, IV, 517.
Vogelzug auf hoher See, XII, 1598.
Voelcker, Dr., Die deutsche Volkswirtschaft im Kriege, II, 181.
„Voltaire", französisches Linienschiff, XI, 1432; XII, 1579.
„Voltigeur", französischer Zerstörer, Titelbild IX.

W.

Warrant Officers, englische, X, 1285; XI, 1422.
„Watt", französisches Unterseeboot, V, 648.
Wehrfragen, britische, und Reichsverteidigung, I, 1.
Weigold, Dr., Hugo, Vogelzug auf hoher See, XII, 1598.
„Weißenburg", S. M. S., IX, 1154; X, 1281, 1309.
Weiterbildung, berufswissenschaftliche, der See-offiziere, IX, 1085; XI, 1405.
Werftarbeiter, englische, Anzahl I, 117.
Werftbetrieb, deutsche Marine, III, 357.
— Tsingtau, III, 404; XII, 1562.
Werften, Frankreich, Privat- und Regierungs-, X, 1297.
— Japan, IV, 523; V, 652.
— russische, VII, 917; X, 1301.
— Vereinigte Staaten, II, 224; IV, 464; XII, 1575.
Werftprozeß Kiel, I, 76, 104.
Werkstattschiff „Panther" der Vereinigten Staaten IX, 1163.
„Westfalen", S. M. S., II, 241.
Weston, Miß, V, 674.
Wetterkarten, Verwertung auf S. M. S. „Arcona", IV, 532.
Wilhelmshaven, Verlegung des I. Geschwaders nach, V, 630.
Wilson, Sir Arthur, II, 248; IV, 509.
Wislicenus, Georg, Nauticus 1910, VII, 921.

Y.

Yangtselotsen, französische Marine, VIII, 1044.
Yarrow-Kessel, XII, 1570.

Z.

Zeitsignale, funkentelegraphische, II, 260; VI, 769.
Zentralorganisation der englischen Marineverwaltung, XI, 1368; XII, 1501.
Zepelin, v., Aufgaben und Wesen der Militärgeographie, V, 659.
Zeye, Vizeadmiral, I, 103.
Zielmethode, neue, für das Gewehr, II, 275.
Zulagen, deutsche Marine, XII, 1559.
— für Geschützführer, Frankreich, III, 377
Zwei-Mächte-Maßstab, II, 240.

Digitized by Google

Verzeichnis der im Jahre 1910 besprochenen Bücher.

(Die römischen Zahlen geben die Nummer des Hefts, die arabischen Ziffern die Seite an.)

Marine und Heerwesen, Etatswesen, Organisation, Verwaltung.

Alten, v.: Handbuch für Heer und Flotte, I, 151.
Anderson, R. C.: Naval wars in the Baltic, VI, 802.
Archiv für Militärrecht, III, 419.
Aufgaben der Aufnahmeprüfung für die Kriegsakademie 1910, V, 686.
Balck: Nachtgefechte und Nachtübungen, III, 419.
Balincourt, de: Les flottes de combat 1910, III, 418.
Bernhardi, v.: Reiterdienst, V, 692.
— Taktik und Ausbildung der Infanterie, VIII, 1074.
Besoldungsgesetz vom 15. Juli 1909, XI, 1470.
Bojan, v.: Ehrengerichte. Disziplinarbestrafung und Beschwerden, XII, 1603.
Boy-Ed und Krieger: Peking und Umgegend nebst einer kurzen Geschichte der Belagerung der Gesandtschaften 1900, XI, 1468.
Brassey's Naval Annual 1910, VIII, 1051.
Breit: Der russisch-japanische Krieg 1904/05, VI, 802.
Bruchhausen: Schreibschule für Unteroffiziere, XII, 1603.
Brunn, v.: Anhaltspunkte für den Ausbildungsgang der Rekruten der Infanterie, XII, 1603.
— Beiträge zur kriegsmäßigen Ausbildung, Besichtigung und Verwendung der Hauptwaffe, VIII, 1074.
Burgoyne: The navy league annual 1910/11, XII, 1615.
Busolt: Anleitung für den Betrieb des Turnens und der Spiele in der Armee, XII, 1603.
Buxbaum: Ruhmestage der deutschen Reiter-Regimenter, XII, 1606.
Byern, v.: Schieß- und Gefechtsdienst des Infanteristen und Kavalleristen, VI, 800.
Damboer: Aufgaben für Gefecht und Felddienst der Infanterie, V, 686.
Daveluy, R.: L'Esprit de la guerre navale, VI, 801.
Deutsche Rangliste 1909, III, 412.
Dietz: Archiv für Militärrecht, III, 419.
Einteilung der Standorte des Deutschen Heeres 1910, V, 686.
Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg, I, 152; X, 1320; XII, 1606.
Engelhardt: Atlas der Verwaltungsorganisation, XII, 1603.
Erdmann: Zwei Grundfragen der deutschen Flottenpolitik, III, 412.
Faitini: Militär-technisches Wörterbuch für Armee und Marine, I, 151.
Falkenhausen, Frhr. v.: Der große Krieg der Jetztzeit, XII, 1604.
Felduniform, Die neue graue, der deutschen Armee, XI, 1462.
Flaskamp: Tätigkeit der beiden Funkentelegraphen-Abteilungen in Südwestafrika 1904 bis 1907, XII, 1603.
Fournier: Vitesse des navires, VI, 807.
Fried: Der Kaiser und der Weltfrieden, X, 1319.
Friedag: Führer durch Heer und Flotte 1911, XII, 1603
Friederich: Beiträge zur Geschichte der Befreiungskriege, VIII, 1075.
— Die Befreiungskriege 1813—1815, XII, 1606.
Gersbach: Der deutsche Reservist, II, 285.
Géza Dell'Adami: Zur Seepolitik Österreichs im Interesse seiner Volkswirtschaft, III, 415.
Hill: Die chinesische Armee, XI, 1462.
Hindorf: Gefechtsausbildung der Kompagnie, V, 686.
Illustriertes Marine-Handbuch (Kriegsmarine), XI, 1465.
Immanuel: Ausbildung der Kompagnie in Schule und Gefecht, IV, 545.
— Die deutsche Felddienstordnung vom 22. März 1908, VIII, 1075.
— Garnisonübungen, Übungsritte, Übungsgänge, IV, 545.
— Was bringt die Schießvorschrift für die Infanterie vom 21. 10. 1909 Neues? II, 285.
Jahrbuch für Militäranwärter und Kapitulanten 1911, XII, 1603.
Japanisches Exerzier-Reglement für die Infanterie vom 8. 11. 1909, V, 693.
Kalender des Deutschen Flotten-Vereins 1911, VII, 938.
Klaje: Die Russen vor Kolberg. VIII, 1076.
Klaß, v.: Der gute Kamerad, XII, 1603.
Krafft: Aufgaben der Aufnahmeprüfung 1910 für die Kriegsakademie, VI, 800.
— Der Gefechtsdienst, V, 686.
Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Heft 45/46, 47. Aus dem russisch-japanischen Kriege, III, 413, X, 1320.
Lettow-Vorbeck, v.: Der Feldzug in Böhmen 1866, VIII, 1076.
Liebel's Armee-Einteilung 6. 10. 1909, II, 290; XII, 1615.
Lignitz: Der japanisch-russische Krieg, III, 416, XII, 1606.
Loebells, v., Jahresberichte, VI, 801.
Mannschaftsversorgungsgesetz vom 31. Mai 1906, XI, 1470.
Marine-Album, XII, 1611.
Marine-Taschenbuch, II, 285.
Meyer: Der Krieg im Zeitalter des Verkehrs und der Technik, I, 157.
Militärhinterbliebenengesetz vom 17. Mai 1907, XI, 1470.
Militärpensionsgesetze, VI, 800.
Mittlers Almanach, XI, 1462.
Moser, v.: Anlage u. Durchführung von Übungsritten und Übungsreisen im Gelände, V, 686.

Digitized by Google

Moser, v.: Führung des Armeekorps im Feldkriege, VI, 808.
Nauticus 1910, VII, 921.
Navarra: Das Buch vom Kriege, V, 692.
Offizierpensionsgesetz vom 31. Mai 1906, XI, 1470.
Osten-Sacken, Frhr. v. d.: Preußens Heer von seinen Anfängen bis zur Gegenwart, XII, 1607.
Oury: Deux Marines — France-Allemagne, II, 293.
Pelet-Narbonne, v.: Deutsche Heerführer, XII, 1609.
Pfeil und Klein-Ellguth, Graf v.: Japan über seine See-Erfolge, VI, 800.
Politowski: Von Libau bis Tsuschima, XII, 1604.
Preil: Deutsch-französische Waffenbrüderschaft, II, 289.
Pulkowski: Handbuch für Unteroffiziere und Obergefreite der Fußartillerie, IV, 545.
Rabenau, v.: Frankreichs Festungen, VI, 808.
Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine 1910, VI, 800.
Rangliste der Königlich Preußischen Armee 1910, VI, 800.
Rauch, v.: Briefe aus dem großen Hauptquartier der Feldzüge 1866, 1870/71, XI, 1463.
Reh: Leitfaden zur Anleaung und Führung der Truppenstammrollen, XII, 1603
Reichs-Besoldungsgesetz vom 15. 7. 1909, VI, 800.
Rittmeyer: Seekriege und Seekriegswesen, 2. Band, XI, 1393.
Romen und Rissom: Militärstrafgerichtsordnung, VIII, 1074.
Rücker: Die praktische Ausbildung und Schulung der Kompagnie, V, 686.
— Praktische Winke für die Ausbildung der Infanterie-Rekruten, XII, 1603.
Scharfenort, v.: Die Königl. Preußische Kriegsakademie 1810—1910, XII, 1605.
— Quellenkunde der Kriegswissenschaften, XII, 1608.
Schmid: Das Besoldungsgesetz für Reichsbeamte, Militärbeamte, Offiziere usw. v. 17. 7. 1909/21. 3. 1910, IX, 1199.
Schröter: Die Festung in der heutigen Kriegführung, V, 693.
Schwarz v. und Romanowski: Verteidigung von Port Arthur, VIII, 1074.
Ssemenow: Unser Lohn, VII, 932.
Steffen: Okowi — ein Hererospion? XI, 1469.
Stenzel: Seekriegsgeschichte, XII, 1605.
Tettau, Frhr. v.: Der russisch-japanische Krieg, XII, 1605.
Ulbrich: Die Feuerprobe der russischen Armee, VI, 802.
Ulmer: Signale in Krieg und Frieden, X, 1326.
Ursyn-Pruszynski, v.: Die Kämpfe auf der Insel Sachalin während des russisch-japanischen Krieges, X, 1321.
Veltzes Armee-Almanach 1909/10, IV, 548.
Vierteljahrshefte für Truppenführung und Heereskunde, V, 693.
Walter: Ratgeber in schriftlichen Angelegenheiten für den Unteroffizier, XII, 1603.
Weyer: Taschenbuch der Kriegsflotten 1910, II, 285.
Wislicenus: Entwicklung der Seekriegswaffen, V, 686.
Wochinger, v.: Flotten- und Kolonial-Kalender 1911, XII, 1612.
Wrochem, v.: Heer und Flotte, VI, 805.

Schiffbau, Maschinenbau, Turbinen, Kessel.

Bauer und Lesche: Schiffsturbinen, II, 286.
Brosser et Lelong: Traité de machines à vapeur marines, I, 158.
Dieckhoff: Berechnung und Entwerfen d. Schiffskessel, XI, 1464.
Guilcher: Les turbines à vapeur marines, VIII, 1072.
Herner: Schiffbau, XII, 1609.
Holmboe: Heißdampf-Schiffsmaschine, VII, 935.
Jahrbuch der Schiffbautechnischen Gesellschaft, IV, 546.
Jauch, L. et Masméjean, A: Machines alternatives, turbines marines et moteurs à combustion interne, VIII, 1072.
Neumann: Die deutsche Schiffbauindustrie, IX, 1195.
Vater: Die neueren Kraftmaschinen, III, 418.
— Maschinenelemente, X, 1321.

Docks, Kanäle, Werften, Häfen, Verkehrswesen.

Goehts: Berlin als Binnenschiffahrtsplatz, IX, 1198.
Hagedorn: Ostfrieslands Handel und Schiffahrt im 16. Jahrhundert, III, 414.
Huldermann: Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten, I, 152.
Kleinvogel: Eisenbeton und umschnürter Beton, VII, 935.
Lotz: Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800 bis 1900, IX, 1194.
Marquard: Der wirtschaftliche Wert von Wasserstraßen in Württemberg, V, 689.
Olep: Binnenseeweg von Hamburg über Bremen, Emden, Ruhrort nach Köln, VI, 806.

Artillerie, Panzer, Pulver, Munition, Torpedo- und Minenwesen.

Cranz: Lehrbuch der Ballistik, XII, 1611.
Fleck: Die neuesten Maschinengewehre, III. 415.
Friederich: Die taktische Verwendung der schweren Artillerie, V, 694.
Wille: Das Brisanz-Schrapnell Ehrhardt-van Essen, XII, 1615.
— Das gezogene Schrapnell, V, 693.
— Einheitsgeschosse, VIII, 1075.
— Waffenlehre, VIII, 1074.

Küstenverteidigung, Landungen, Flottenstützpunkte, Seetransporte.

Stavenhagen: Grundriß der Befestigungslehre sowie des Verkehrs- und Nachrichtenwesens, IV, 547.

Elektrizität, Telegraphie.

Boulanger: La télégraphie sans fil et les ondes électriques, VI, 807.

Digitized by Google

Brick: Drähte und Kabel, VI, 803.
Graetz: Die Elektrizität und ihre Anwendungen, V, 688.
Herrmann: Die elektrischen Meßinstrumente, IX, 1201.
Nairz: Die elektrische Arbeitübertragung, II, 287.
Rein: Das radiotelegraphische Praktikum, V, 688.
Ries: Das Licht in seinen elektrischen und magnetischen Wirkungen, II, 288.
Röper: Die Unterseekabel, III, 413.
Thomälen: Lehrbuch der Elektrotechnik, V, 689.

See-, Kriegs- und Seestraßenrecht.

Budde: Seestraßenordnung, Schiffstagebuch, VI, 803.
Fuhrmann: Seestraßenrecht, IX, 1198.
Niemeyer: Das Seekriegsrecht nach der Londoner Deklaration vom 26. 2. 1909, IX, 1196.
Rocholl: Die Frage der Minen im Seekrieg, XI, 1464.
Was müssen unsere Kaufleute, Reeder und Kapitäne vom Seekriegsrecht wissen? III, 414; IX, 1202.
Zeller: Die Assisen von Jerusalem, IX, 1199.

Staatsrecht, Volks- und Weltwirtschaft, Politik.

Abel-Musgrave: Das kranke England, I, 156.
Backhausen: Die japanische Verwaltung in Korea und ihre Tätigkeit, IX, 1196.
Beusch: Die Reichsfinanzen und die Steuerreform 1909, I, 157.
Brinken, v. d.: Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reichs, XII, 1603.
Bülow, v.: Deutschlands Isolierung, XI, 1468.
Bürgerliches Gesetzbuch in neuester Fassung, XI, 1470.
Collings: Zur Landreform in England, XI, 1467.
Croner: Bürgerkunde, XII, 1615.
Die orientalische Frage, das ist die deutsche Frage, II, 294.
Dix: Deutschlands wirtschaftliche Zukunft in Krieg und Frieden, XII, 1608.
Eickhoff: Die internationale Schiedsgerichtsbewegung, IX, 1195.
Einkommensteuergesetz, Das Preußische, X, 1322.
Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts, VII, 932.
Fürst Bülows Reden, I, 153.
Gehrke: Bremens Warenhandel und seine Stellung in der Weltwirtschaft, XII, 1612.
Geldwirtschaft und Vermögenslage, XII, 1613.
Gerhardt: Kanada selbständig? IX, 1196.
Germann: Die Streikversicherung in Deutschland und Frankreich, X, 1322
Hasemann: Das Stapelrecht, VIII, 1067.
Hötzsch: Fürst Bülows Reden, I, 153.
Junge: Amerikanische Wirtschaftspolitik, IV, 545.
Koch: Industrialisierung Chinas, VII, 937.
Liebert, v.: Die Verfassung des Deutschen Reiches, III, 414.
Liszt, v.: Soziale Fürsorgetätigkeit in den Vereinigten Staaten, XI, 1468.
Marcks: Die Einheitlichkeit der englischen Auslandspolitik von 1500 bis zur Gegenwart, XII, 1604.
Penzler: Fürst Bülows Reden, I, 153.
Perels: Zum Vorentwurf eines Seeunfallgesetzes, IX, 1198.
Reichsbeamtengesetz vom 18. Mai 1907, XI, 1470.
Roosevelt, Theodore: Staats- und Lebenskunst, VI, 804.
Scholz: Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft, XII, 1609.
Schubart: Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reichs, X, 1322.
Seignobus: Politische Geschichte des modernen Europa, XI, 1461.
Smith: Der Reichtum der Nationen, IX, 1200.
Staats- und Bürgerkunde in Einzeldarstellungen, III, 414.
Wrochem, v.: Einzeldarstellungen zur Staats- und Bürgerkunde, VI, 805.
Zuchardt: Finanzpolitik Bismarcks und der Parteien im Norddeutschen Bunde, VII, 934.

Gesundheitswesen.

Bardeleben, v.: Anatomie des Menschen, I, 157
Boerner: Der Einfluß der modernen Kriegsfeuerwaffen auf den Sanitätsdienst bei der Feldarmee, IV, 546.
Braemer: Die Tropen-Apotheke, V, 691.
Gaffky und Abel: Über die Frage, ob Fleckeier gesundheitsschädlich sind, II, 293.
Ghiglione: Sui metodi adoperati nel Porto di Genova per l'uccisione dei topi a bordo, III, 418.
Kohlstock: Ratgeber für die Tropen, VI, 805; VIII, 1073.
König und Splittgerber: Die Bedeutung des Fischfleisches als Nahrungsmittel, II, 291.
Malariabekämpfung in Wilhelmshaven 1908/09, III, 416.
Meißner: Gesundheits-Brevier, VIII, 1073.
Meltzer: Abnorme Geisteszustände beim Soldaten, XII, 1614.
Mühlens: Die Malariaepidemie 1907 in Bant, Heppens und Wilhelmshaven, III, 416.
Riegel: Aufgaben des Sanitätsdienstes bei Landungen, XII, 1613.
Rosin: Herz, Blutgefäße und Blut und deren Erkrankungen, XII, 1613.
Schüffner und Kuenen: Die gesundheitlichen Verhältnisse des Arbeiterstandes auf Sumatra 1897—1907, II, 291.
Statistischer Sanitätsbericht der K. und K. Kriegsmarine, XII, 1614.
Stilling: Pseudo-isochromatische Tafeln zur Prüfung des Farbensinnes, X, 1323.

Navigation, Mathematik, Naturwissenschaft, Photographie.

Alessio, A.: Istruzioni e tavole nautiche, II, 293.
Arrhenius: Das Werden der Welten, III, 417.
— Die Vorstellung vom Weltgebäude im Wandel der Zeiten, III, 417.
Deutscher Camera-Almanach 1910, V, 692.
Domke: Nautische, astronomische und logarithmische Tafeln, VI, 804.

Digitized by Google

Dziobek: Differential- und Integralrechnung, VII, 934.
Feldhaus: Ruhmesblätter der Technik, V, 687.
Fortschritte der Technik 1909, X, 1321.
Geitel: Der Siegeslauf der Technik, IV, 547.
Herrmann: Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffstagebuches, VII. 940.
Ihering, v.: Die Mechanik der festen Körper, X, 1321.
Kretschmer: Die italienischen Portulane des Mittelalters, I, 158.
Lorenz: Lehrbuch der technischen Physik, XII, 1610.
Meereskunde. Sammlung volkstümlicher Vorträge, IV, 545; VI, 808; XII, 1611.
Meldau: Kleines Kompaßlexikon, IX, 1197.
— Nautik, II, 291.
Möller: Nautik, I, 157.
Nautical technical dictionary for the navy, XI, 1465.
Niemann: Photographie auf Forschungsreisen, VI, 806.
Parzer-Mühlbacher: Photographisches Unterhaltungsbuch, IV, 545.
Pohl: Die elektrische Fernübertragung von Bildern, IV, 545.
Scheiner: Spektralanalytische und photometrische Theorien, II, 287.
Schott: Physische Meereskunde, VI, 804.
Schück: Alte Schiffskompasse und Kompaßteile im Besitz Hamburger Staatsanstalten, VI, 804.
Segelhandbuch für das Mittelmeer, II, 293; IV, 547.
Segelhandbuch für die Nord- und Westküsten Spaniens und Portugals, II, 293.
Sellenthin: Mathematischer Leitfaden mit besonderer Berücksichtigung der Navigation, IV, 549.
Stein: Die Lehre von der Energie, III, 417.
Urquhart: Dues and charges on shipping in foreign and colonial ports, V, 691.
Veröffentlichungen des Hydrographischen Amtes der k. und k. Kriegsmarine in Pola, 1909, XI, 1466.
Verzeichnis der Leuchtfeuer aller Meere, IV, 547.
Weber: Wind und Wetter, VI, 803.
Weinstein: Wissen und Können, II, 287, 288.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Schmidt: Schwimmrettungstafel, VIII, 1073.

Yacht- und Sportwesen, Luftschiffahrt.

Hansen: Monoplane und praktische Erfahrungen im Bau von Flugmaschinen, XII, 1610.
Hildebrandt: Die Luftschiffahrt, III, 412.
Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele 1910, VII, 939.
Lilienthal: Der Vogelflug als Grundlage der Fliegekunst, V, 687.
Meyer: Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung, IX, 1199.
Neumann: Die internationalen Luftschiffe 1910, V, 687.
Rimführ: Die Luftschiffahrt, VI, 803.
Raydt: Spielnachmittage, VII, 939.
Waack: Von Andree bis Zeppelin, IX, 1199.
Wachsmuth: Denkschrift der ersten internationalen Luftschiffahrts-Ausstellung zu Frankfurt a. Main 1909, IX, 1201.
Wegner v. Dallwitz: Die beste Tragdeck-Form und der Luftwiderstand, XII, 1610.
Yachtbau und Yachtsegeln, III, 418.
Zsélyi: Prinzipien der Flugtechnik, V, 688.

Kolonialpolitik, Kolonialwirtschaft.

Barth: Unsere Schutzgebiete nach ihren wissenschaftlichen Verhältnissen, I, 157.
Berthold: Rationelle Straußenzucht in Südafrika, IV, 548.
Deutsche Kolonialgesetzgebung, V, 690.
Hagen: Marmorfunde in Deutsch-Südwestafrika, VII, 937.
Hamburgisches Kolonial-Institut. Bericht 1910/11, X, 1324.
Jahrbuch über die deutschen Kolonien, VII, 938.
Jäckel: Landgesellschaften in den deutschen Schutzgebieten, VII, 936.
Kolonial-Handels-Adreßbuch, III, 415.
Koloniale Zeitschrift, III, 414.
Meyer: Das deutsche Kolonialreich, X, 1324.
Müllendorff: Ostafrika im Aufstieg, V, 690.
Püschel: Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung, VIII, 1067.
Reise durch die deutschen Kolonien, 2. Band: Kamerun, VII, 936.
— 3. Band: Togo, XII, 1612.
Schanz: Baumwollbau in deutschen Kolonien, IV, 548.
Schultze: Selbstverwaltungsfrage in den deutschen Kolonien, V, 686.
Süsserotts Illustrierter Kolonial-Kalender 1911, XII, 1603.
Taschenbuch für Deutsch-Ostafrika, II, 292.
— für Südwestafrika, II, 292.
Wettstein: Mit deutschen Kolonistenjungens durch den brasilianischen Urwald, I, 154.

Reisewerke, Geographie, Geschichte, Karten.

Alberti-Sittenfeld: Eroberung der Erde, VII, 933.
Als Deutschland erwachte. Lebens- und Zeitbilder aus den Befreiungskriegen, II. 294.
Aus dem Tagebuch eines Freiwilligen 1813/14, XI, 1463.
Aus der Umgebung Bonapartes, IX, 1200.
Barthold: Geschichte der deutschen Hanse, III, 421.
Beerli: Von Rügen bis Lappland, VIII, 1076.
Behme und Krieger: Guide to Tsingtau, XI, 1468.
Bezold: Ninive und Babylon, I, 156.
Bludau: Länderkarten, Österreich-Ungarn, XI, 1471.
Blume, v.: Kaiser Wilhelm I. und Kriegsminister Roon, II, 290.
Brandt: Friedrich Friesen, II, 294.
Breasted: Geschichte Ägyptens, III, 417; X, 1323.

Digitized by Google

Brockmann: Die deutsche Frau in Südwestafrika, V, 690
Brüssau: Königin Luise, II, 294.
Bürgel: Aus fernen Welten, V, 690.
Buschan: Illustrierte Völkerkunde, VI, 805.
Butler: Die Amerikaner, XII, 1612.
Chaboulon, de: Von Elba nach Waterloo, IX, 1200.
Chlapowski: Als Ordonnanzoffizier Napoleons in den Kriegen 1806—1813, II, 290.
Conrad: Napoleons Leben, von ihm selbst erzählt, XII, 1607.
Curzon of Kedleston, Lord: Indiens Stellung im britischen Weltreich, VIII, 1068.
Deubner: Meine Südsee-Reise an Bord S. M. S. „Marie", IV, 546.
Deutschtum im Auslande, X, 1323.
Erdmann: Moderne Hansepolitik, III, 415.
Evers: Küstenbilder vom Mittelmeer und der Adria, I, 154.
Ewald: Siwah, die Oase des Sonnengottes in der Libyschen Wüste, VII, 938.
Fircks, Frhr. v.: Aus meinem afrikanischen Tagebuch, II, 292.
Flemmings Länderkarten, VII, 938.
— namentreue Länderkarte, II, 295.
Fonck: Schilderungen aus Deutsch-Ostafrika, III, 416.
Frech: Aus der Vorzeit der Erde, XI, 1466.
Fried: Pan-Amerika, X, 1319.
Grabowski, v.: Erinnerungen eines Ordonnanzoffiziers Napoleons I. aus den Freiheitskriegen 1813/14, II, 290.
Graetz: Im Auto quer durch Afrika, XI, 1466.
Grothe: Wanderungen in Persien, VII, 937.
Grube: Religion und Kultur der Chinesen, VII, 937.
Grumbkow, v.: Isafold, II, 295.
Haeseler, Graf v.: Zehn Jahre im Stabe des Prinzen Friedrich Karl, VI, 801.
Hahn: Aus Hamburgs Schreckenstagen, II, 294.
Hearn: Buddha, II, 289.
Henke: Davout und die Festung Hamburg-Harburg 1813/14, XI, 1462.
Henckel v. Donnersmarck, Graf: Im Dienste König Friedrich Wilhelm III., XI, 1463.
Hoffmeister, v.: Kairo — Bagdad — Konstantinopel, I, 155.
Janke: Nordpolfahrten, XI, 1467.
Karte der Elbe von Hamburg bis zur Mündung, VIII, 1076.
Keßler: Serbien, IX, 1197.
Kircheisen: Briefe Napoleons des Ersten, VIII, 1075.
Kroebel: Wie ich an den koreanischen Kaiserhof kam, II, 292.
Kugler: Geschichte Friedrich des Großen, XII, 1607.
Küstenfahrten von der Nord- und Ostsee, I, 157.
Langheld: 20 Jahre in deutschen Kolonien, I, 154.
Manes: Im Lande der sozialen Wunder, XI, 1467.
Männer des Erfolges, II, 294.
Menzel: Meine Reise nach Jerusalem 1906, XII, 1616.
Meyer: Reiseeindrücke vom Kongo und den portugiesischen Kolonien Westafrikas, VII, 936.
Morin: Unter der Tropensonne, VIII, 1068.
Nansen: Eskimo-Leben, X, 1324.
Natur und Geisteswelt — Marokko, Algerien, Tunis —, V, 691.
Odeleben, v.: Mit Napoleon im Felde 1813, IX, 1200.
Parquin: Unter Napoleons Fahnen, IX, 1200.
Pauls: Blücher, II, 294.
Peez, v.: England und der Kontinent II, V, 664.
Perry: Erschließung Japans, VIII, 1069.
Pfeiffer: Ein deutscher Reiterposten in Schantung, II, 286.
Pflugk-Harttung, v.: Weltgeschichte, XI, 1471.
Rehtwisch: Aus vergilbten Pergamenten, IX, 1200; XI, 1462.
Reventlow, Graf E. zu: Was würde Bismarck sagen? VIII, 1072.
Schäfer: Alt-Bremen, XII, 1611.
Schultze: Das Sultanat Bornu, X, 1326.
Schulze: Die Franzosenzeit in deutschen Landen, 1806—1815, IV, 548; VII, 940.
Shackleton: 21 Meilen vom Südpol, I, 155; VI, 807.
Shorter: Mit Napoleon nach St. Helena, IX, 1200.
Siebs: Helgoland und seine Sprache, I, 156.
Steinmann: Die Eiszeit und der vorgeschichtliche Mensch, XI, 1466.
Steuer: Biologisches Skizzenbuch für die Adria, VII, 938.
Sven Hedin: Transhimalaja, II, 288.
Sydow: Stein, II, 294.
Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern, XII, 1603.
Trietsch: Levante-Handbuch, Marokko und Persien, VIII, 1068.
Ullsteins Weltgeschichte, VIII, 1070.
Voigt: Yosemite. Reiseerinnerungen aus Kalifornien, III, 420.
Weber: 1848, 2. Aufl., I, 157.
Weinfurtner: Die Entdeckung und Erforschung der Insel Neufundland, XI, 1466
Weitbrecht: Andreas Hofer und der Volksaufstand in Tirol, II, 294.
Wernicke: Deutsch-Evangelisches Volkstum in Espirito Santo, VIII, 1077.
Wiese: Benjamin Franklin, II, 294.
Wrochem, v.: Erinnerungen eines Chinesen, XII, 1616.
Yelin, v.: In Rußland 1812, XII, 1608.

Schönwissenschaftliche Literatur.

Binder: Junge, Junge, kannst du lügen!, X, 1325.
Eyth: Hinter Pflug und Schraubstock, IV, 548.
— Kampf um die Cheopspyramide, IV, 548.
— Schneider von Ulm, IV, 548.
Fontane: Kriegsgefangen, VII, 933.
Jacobs: Die Limentaufe, V, 692.
— Wind und Wogen, V, 692.
Nylander: Seevolk, VII, 940.
Rehtwisch: Soldaten-Bücherei, IV, 549; X, 1322
Seeliger: Top. Seegeschichten, XII, 1616.

Digitized by Google

Suckow, v.: Aus meinem Soldatenleben, XI, 1463.
Wood: Vom Seekadetten zum Feldmarschall, I, 152.

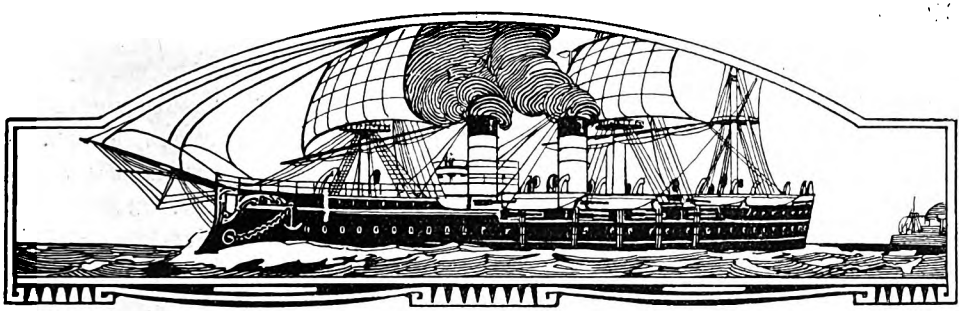
Verschiedenes.

Anselmino: Das Wasser, X, 1321.
Apuschkin: Mischtschenka, V, 693.
Bach: Ein Lebensbild, VI, 808.
Bericht des Verwaltungsrats des Vereins Hamburger Reeder, IX, 1193.
Bismarck-Album des Kladderadatsch, 1849—1898, III, 421.
Bleibtreu: Straßburg, VII 933.
Bluth: Wandervögel, XI, 1468.
Böttger: Die Industrie und der Staat, VI, 805.
Bröcker: Mein Heimatbuch, II, 289.
Brüssau: Die Fürstin der Fürstinnen, VI, 808.
Freie Hochschule Berlin, Programm, XI, 1471.
Gemß: Deutsche Satzzeichenlehre, VIII, 1076.
Goerz-Marinegläser, XII, 1612.
Grabau: Aufgaben des englischen Dolmetschers, X, 1325.
Hiller: Zimmergymnastik ohne Gerät, III, 422.
Hoffmann: Zeichenkunst, VI, 807.
Jopp: Selbstunterricht im Richtigsprechen durch mündliche Übung, VI, 806.
Katalog der auf den Kaiserlichen Werften vorrätigen Seekarten und nautischen Bücher, V, 689.
Kron: The little seaman, III, 416.
Lane: Deutsche Bauernkolonien in Rußland, V, 686.
Launhardt: Am sausenden Webstuhl der Zeit, XI, 1466.
Leitfaden für Arbeiterbibliotheken, XI, 1469.
Materialprüfungsamt, Das Königliche, der Technischen Hochschule Berlin, V, 689
Müller: An die Gewehre! XI, 1470.
Nolte: Figurenzeichnen, XI, 1471.
Offizier-Mentor Gnom, V, 691.
Preußische Jagdordnung, VI, 800.
Richter: Deutsche Seebücherei, XII, 1611.
Rosner: Unter den Obdachlosen von Messina, III, 420.
Schiff: Unternehmertum oder Gemeindebetrieb, VIII, 1069.
Schlomann: Illustrierte technische Wörterbücher in sechs Sprachen, VIII, 1070.
Schneider: Was muß jeder von der Kohlen- und Eisenindustrie wissen?, II, 294.
Scholz: Bismarck-Album des Kladderadatsch, 1849—1898, III, 421.
Schuhmacher: Wie halte ich mit meinem Einkommen Haus?, X, 1325.
Sparmann: Einkommen und Auskommen, XI, 1469.
Spezialverzeichnis von geeigneten Büchern für Militäranwärter und Beamte, XI, 1471.
Technisches Wörterbuch, IV. Teil: Französisch-Deutsch, X, 1322.
Trepte: In der Lebensschule bei deutschen Männern, III, 420.
Unteroffizier-Bibliothek, III, 419.
Viereck: Bekenntnisse eines Barbaren, XII, 1616.
Wohnung des Arbeiters, X, 1322.
Ysenburg, Gräfin zu: Lied von der Hessenglocke, XI, 1470.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google



Die geschichtliche Bedeutung der Schlacht bei Dominika am 12. April 1782.

Die Kanonen gelten mit vollem Rechte als die ultima ratio. Die Entscheidung eines Streites zwischen zwei Völkern hat bisher beim Schlachtenglück gelegen, und auch in Zukunft wird es nicht anders sein, wenigstens soweit es sich um Lebensfragen handelt; denn um Kleinigkeiten entfesselt man heute im Zeitalter der Volksheere keinen Krieg mehr. Das Ringen in einer Schlacht, sei es zu Wasser oder zu Lande, entscheidet, indem es darlegt, auf welcher Seite die größere Lebenskraft liegt. Aber bei den vielen Treffen, die einen Krieg ausmachen, ist es manchmal nicht leicht, zu bestimmen, in welchem die Entscheidung lag, von welchem das endgültige Übergewicht der einen oder der anderen Seite zu rechnen ist.

Zur richtigen Einschätzung ist es daher nötig, sich nicht auf die strategische oder taktische Beurteilung zu beschränken, sondern den ganzen Verlauf im geschichtlichen Rahmen zu betrachten. Ein Krieg ist ja auch nur ein kleiner, wenngleich scharf hervortretender Teil der geschichtlichen Entwicklung, nur, wie treffend gesagt worden ist, eine Fortsetzung der Politik mit den Mitteln der Gewalt.

Eine solche geschichtliche Betrachtung ist besonders angebracht bei dem Jahrhunderte langen, nur durch Waffenstillstände unterbrochenen Kampfe um die erste Stelle als See- und Kolonialmacht, der zwischen England und Frankreich ausgefochten worden ist und erst vor weniger als 100 Jahren sein Ende mit dem unbestrittenen Siege Englands gefunden hat.

Bei dem Stillstande seiner Bevölkerung hat Frankreich keine Aussicht, den Wettstreit mit England jemals wieder aufnehmen zu können. Zur Zeit Ludwigs XIV. war es an Volkszahl und Hilfsmitteln dem englischen Nebenbuhler noch weit überlegen, heute enthält es nur 39 Millionen gegen die 45 des Vereinigten Königreichs allein, und auch an Kapitalkraft steht es diesem jetzt weit nach.

Digitized by Google

An dramatischer Wucht ragt ohne Zweifel das gewaltige Ringen der napoleonischen Zeit weit über die früheren Kämpfe hinaus. Die Anstrengungen, die da gemacht wurden, können nicht verfehlen, einen tiefen Eindruck zu machen, umsomehr, als sie in dem vollständigen Zusammenbruche des kühnen Baus der französischen Herrschaft über das Festland endeten. Äußerlich scheint es, als ob man dabei den Kampf zu Lande und den zur See auseinander halten müßte. Jener führte Napoleon noch bis 1812 von Erfolg zu Erfolg, während dieser tatsächlich schon mit Trafalgar aufhörte. Doch für die geschichtliche Betrachtung bilden sie ein untrennbares Ganzes. Denn zugrunde lag der alte Gegensatz zu dem Inselreiche. Hier wie dort war das angestrebte Ziel die Niederwerfung der britischen Handelsmacht, die Beseitigung des britischen Handels- und Industriemonopols. Was die französischen und spanischen Flotten nicht ausrichten konnten, sollte die Unterwerfung des ganzen europäischen Festlandes unter die Kontinentalsperre vollbringen. Durch die Einordnung Deutschlands und Rußlands in ein England feindliches Wirtschaftsystem sollte England lahm gelegt werden. Dieser riesenhafte indirekte Versuch, den langen Kampf für Frankreich zu entscheiden, war der letzte, einzig noch mögliche, und er wurde durch die Schneefelder Rußlands und die Erhebung Preußens vereitelt. Auf den Ebenen um Leipzig haben Preußen, Russen und Österreicher ihr Blut ebenso sehr für die eigene Freiheit wie für die britische Handelsmacht vergossen.

Wenn Napoleon versuchte, die Briten durch das gewagte und ihm endlich das Verderben bringende Unternehmen der Kontinentalsperre zu schlagen, so tat er das nur, weil das direkte Mittel des Seekampfes versagt hatte, weil er einsah, daß Großbritannien auf der See eine Überlegenheit hatte, gegen die alle ihm zugebote stehende Rüstung nicht aufkommen konnte. Und diese Überlegenheit bestand schon lange bevor die Schlacht von Trafalgar geschlagen wurde.

Es wäre Torheit, den Sieg Nelsons bemängeln oder verkleinern zu wollen. In seiner strategischen Vorbereitung, in der taktischen Durchführung des Angriffs und in der Vollständigkeit des Erfolges erreicht ihn keiner der früheren englischen Seesiege. Wohl aber darf man die Frage aufwerfen, ob er auch an geschichtlicher Bedeutung an der Spitze steht. Wenn der Vorrang der englischen Flotte bereits gesichert war, konnte die Schlacht von Trafalgar ihn nur behaupten. Es muß dann aber eine Zeit gegeben haben, wo er noch fraglich war, und vom geschichtlichen Standpunkte würde ein Sieg, der das Zünglein der Wage auf die englische Seite neigte, eine größere Bedeutung beanspruchen können.

Den Engländern ist es, seitdem sie auf dem Weltmeere sich eine Stellung zu erwerben suchten, immer bewußt gewesen, welche Gefahr ihnen von Frankreich drohte, und aus diesem Grunde allein haben sie sich in die festländischen Händel gemischt. An und für sich konnte ihnen das europäische Festland gleichgültig sein. Sie strebten dort nicht mehr nach Landbesitz; denn die Besitzungen der Plantagenets auf französischem Boden sind für das englische Volk alles andere als ein Vorteil gewesen. Es war aber sehr viel wert, durch festländische Bundesgenossen den französischen Nebenbuhler zu zwingen, seine Kräfte zu teilen, so daß er nur mit einem Teile sich der Seerüstung zuwenden konnte, während das meerumschlossene England imstande war, seine Macht ausschließlich für die Seegeltung einzusetzen.

Digitized by Google

Die französische Politik war nur zu sehr danach angetan, den englischen Absichten in die Hände zu arbeiten. Sie strebte nach überseeischer Betätigung, daneben jedoch noch mehr nach Ausdehnung ihres Einflusses auf die Gebiete des zerfallenden Deutschen Reiches und Erweiterung der Grenzen in östlicher Richtung. Dadurch wurde es der englischen Staatskunst leicht, den Widerstand, den Frankreich erregen mußte, für ihre Zwecke zu benutzen, und die Folge war, daß Frankreich auf der See und in seinen überseeischen Besitzungen den kürzeren zog. Erst als im Siebenjährigen Kriege nicht nur Indien, sondern auch Kanada verloren gegangen war, kamen die französischen Staatsmänner zu der Einsicht, daß sie ihre Ziele enger stecken müßten. Auf dem Festlande hatte Frankreich keinerlei Einbuße an Gebiet erlitten und brauchte bei der Zerrissenheit Deutschlands von dort einen Angriff so wenig zu besorgen wie von Spanien, das ihm durch dynastische Beziehungen nahe stand. Großbritannien dagegen hatte ihm Verluste zugefügt, die nicht leicht zu verschmerzen waren. Darum war die ganze Politik Choiseuls darauf gerichtet, die Waffe auszubilden, die allein gegen Großbritannien von Wert sein konnte, und alle festländischen Verwicklungen zu vermeiden.

In Großbritannien erregte natürlich das Wiedererstarken der französischen Flotte lebhafte Unruhe, und wenn sich ein passender Anlaß geboten hätte, würde man gern die Bestrebungen des alten Gegners im Keime erstickt haben. Ohne Bundesgenossen scheute man sich aber doch, einen Krieg vom Zaune zu brechen, und begnügte sich damit, die britische Flotte auf einem Zweimächtefuße zu halten, stark genug, sich gegen Frankreich und Spanien zu behaupten. Da die spanische Seetüchtigkeit nicht hoch zu veranschlagen war, wie sie denn auch später wirklich nicht viel leistete, so konnte das als völlig ausreichende Sicherheit gelten. Als es aber endlich zum Bruch kam, als 1778 Frankreich sich offen auf die Seite der abgefallenen amerikanischen Kolonien stellte und 1779 Spanien sich ihm anschloß, war die Lage Großbritanniens sehr ernst.

Früher hatte es immer festländische Bundesgenossen Frankreich in die Flanke schicken können. Jetzt war es selbst in der Flanke angegriffen, in dem Besitze seiner größten und wertvollsten Kolonien bedroht. Wie früher Frankreich, mußte jetzt Großbritannien seine Kräfte teilen, zugleich einen Landkrieg und einen Seekrieg führen und stand obendrein vereinsamt, unterstützt nur von ein paar deutschen Fürsten, die für gutes Geld seinem Mangel an Soldaten in etwas abhalfen. Dazu war die seit den Schlägen des Siebenjährigen Krieges neu erstandene französische Flotte ein keineswegs leicht zu nehmender Gegner. Choiseuls Flottenbaupläne waren durch seinen Sturz nicht beeinträchtigt worden, und auch Ludwig XVI. richtete sein Augenmerk ebenso auf die Flotte wie auf die Vermeidung festländischer Verwicklungen. Beim Ausbruch des Krieges zählte die französische Seemacht 80 Linienschiffe, zu denen im Jahre darauf noch an 60 spanische kamen. Der Zahl nach war die britische Flotte mit 150 Linienschiffen auch dann noch überlegen, aber die feindlichen Schiffe waren oft größer und stärker bewehrt, und die französischen besonders hatten bessere Linien und infolgedessen größere Manövrierfähigkeit, obgleich bei ihnen der Kupferboden weniger allgemein war als bei den britischen. Was Ausrüstung der Schiffe und Ausbildung von Offizieren und Mannschaften angeht, hatte Frankreich großen Eifer entfaltet. Spanien

Digitized by Google

dagegen hatte beides nur lässig betrieben, und das fiel wieder stark zugunsten der Briten in die Wagschale. Noch wichtiger aber war für Großbritannien, daß, wie es bei Koalitionskriegen der Fall zu sein pflegt, seine Gegner verschiedene Ziele verfolgten und daher ihre Kriegführung der Einheitlichkeit ermangelte.

Amerika strebte nur nach Durchsetzung seiner Unabhängigkeit; Frankreich sah in dem Kriege nur eine Gelegenheit, den verhaßten Nebenbuhler zu demütigen und die Scharten des Siebenjährigen Krieges auszuwetzen. Die amerikanische Unabhängigkeit als solche war ihm gleichgültig, in seinem innersten Herzen mußte das legitime Königtum sogar das Recht der Empörung verneinen. Aus Rücksicht auf die Amerikaner zwar verzichtete Frankreich auf eine Wiedereroberung Kanadas, wenn es aber die Briten aus Westindien verdrängte und in Ostindien seine alte Stellung wiedererlangte, konnte es zufrieden sein. Spanien endlich hatte in der Hauptsache nur Gibraltar und Minorka im Auge. Ein vierter Gegner, den sich Großbritannien Ende 1780 durch die Kriegserklärung an Holland aufhalste, hatte überhaupt keine Ziele, war auch nicht gefährlich, fiel aber doch ins Gewicht, indem die Blockierung seiner Streitkräfte einen Teil der britischen Schiffe festlegte und an der Verwendung gegen Frankreich hinderte.

Wenn man nun auch die Schwäche einer so ungleichen Verbindung nach ihrem vollen Werte in Rechnung stellt, so blieb für Großbritannien doch eine Lage, wie sie gefährlicher kaum sein konnte. Waren die Briten gewohnt, ihre Gegner anzugreifen, so sahen sie sich jetzt überall auf die Verteidigung beschränkt. Die nächste Folge des französischen Eingreifens war, daß der Krieg in Amerika sein strategisches Gesicht veränderte. Es unterliegt keinem Zweifel, daß, auf sich allein angewiesen, die abgefallenen Kolonien der Übermacht des Mutterlandes hätten erliegen müssen, selbst wenn sie unter sich wirklich einig und opferwillig gewesen wären und wenn Großbritannien nicht noch zahlreiche Freunde unter den Amerikanern gehabt hätte. Noch umfaßten sie nur einen verhältnismäßig schmalen Küstenstrich mit unvollkommen entwickelten Hilfsmitteln und waren in steter Verlegenheit, wie sie die zum Kriegführen nötigen Gelder aufbringen sollten. Wenn die britische Flotte die See beherrschte, mußte ihr Widerstand über kurz oder lang durch Erschöpfung zusammenbrechen. Hilfe konnte ihnen überhaupt nur auf dem Seewege zukommen.

Die Entscheidung lag daher einzig im Seekriege. Von ihm mußte zuletzt auch der Ausgang des Landkrieges abhängen. Wenn nun das Ziel der Verbündeten nur gewesen wäre, den Amerikanern die Unabhängigkeit zu sichern, so hätten alle Anstrengungen auf das Gebiet der Freistaaten gerichtet werden müssen, und die Entscheidung hätte nicht lange auf sich warten lassen. Eine schnelle Entscheidung dort lag jedoch weder in der Absicht der Verbündeten, noch entsprach sie der bei ihnen herrschenden Auffassung von Strategie. Für sie war es von Wichtigkeit, die Entscheidung hinauszuzögern und die britischen Kräfte möglichst lange auf dem amerikanischen Festlande zu binden, um die eigenen Eroberungspläne ausführen zu können. So richtig dieser Plan war, so verfehlt war jedoch die Ausführung durch eine Strategie, die darauf ausging, vor allem die eigenen Kräfte zu schonen und Verluste zu vermeiden, auch wenn der Einsatz sich durch einen großen Erfolg bezahlt zu machen versprach. Wohl mußte der Gegner dadurch ermattet werden, doch die gleiche Er-

Digitized by Google

mattung mußte auch bei den eigenen Kräften eintreten, und dann fragte es sich nur, wer von beiden der zähere war und das Spiel länger aushalten konnte. Der einzige französische Führer, der eine Ausnahme machte, war Suffren. Er wäre Rodney als ein ebenbürtiger Gegner gegenübergetreten. Aber eine solche Gelegenheit war ihm nicht beschieden. Er durfte nur auf dem entlegenen Schauplatze des indischen Meeres eine mit unzulänglichen Mitteln unterstützte Sache verfechten, während die entscheidenden Kämpfe sich in atlantischen Gewässern abspielten.

Auch Großbritannien beging ähnliche Fehler wie seine Gegner. Es übersah, daß die Defensive die schlechteste Verteidigung gegen eine mächtige Koalition ist. Gegen sie kann nur eine Zusammenfassung der eigenen Kräfte zu raschen Schlägen auf die einzelnen Feinde Aussicht auf Erfolg bieten, wie Friedrichs des Großen Verfahren im Siebenjährigen Kriege gezeigt hat. So verzettelte Großbritannien seine Streitkräfte in der Verteidigung bedrohter Punkte, anstatt so viel wie möglich zu einem Hauptschlage gegen den gefährlichsten Gegner, Frankreich, zu vereinen und ihn an der Quelle seiner Gefährlichkeit, seiner Flotte, zu treffen, wie später Nelson tat, der dem Gegner stets auf den Fersen blieb, bis er ihn zum Schlagen stellen konnte. Nelson würde die französischen Truppensendungen nach Amerika durch eine Blockade der Häfen verhindert oder ein ausgelaufenes Geschwader vernichtet haben. Aber bei der Strategie, die im amerikanischen Kriege beliebt war, traten die britischen Streitkräfte nirgends, weder zu Wasser noch zu Lande, in einer den Sieg verbürgenden Stärke auf, obwohl wenigstens die britische Seemacht dazu völlig genügende Mittel hatte.

Auch im Landkriege übte die Verzettelung der Kräfte eine verhängnisvolle Wirkung, die von der anfangs noch behaupteten Beherrschung der amerikanischen Küstengewässer um so weniger ausgeglichen wurde, als die Möglichkeit der Truppenbeförderung zur See dazu verführte, den Schauplatz der Kämpfe zu erweitern und den Krieg auch nach dem Süden zu verpflanzen, wo die englische Sache noch zahlreiche Anhänger hatte. Die Kapitulation von Saratoga im Norden war die Folge.

So unangenehm dieser Rückschlag für die britischen Waffen war, so konnte er doch wieder wettgemacht werden, wenn die britische Flotte imstande war, die Seeherrschaft zu behaupten. Davon hing alles ab. Aber es gelang Frankreich, nicht nur Truppen zur Unterstützung der Amerikaner zu landen, sondern auch auf der See eine solche Macht zu entfalten, daß die britische Seeherrschaft in Frage gestellt war und eine Zeitlang sogar — und das gerade bei dem entscheidenden Punkte des Kampfes auf dem Festlande — durch eine französische Seeherrschaft abgelöst wurde.

Für Frankreich lag das in Amerika zu erreichende Ziel nicht auf dem Festlande, sondern auf den westindischen Inseln, und der amerikanische Freiheitskampf war ihm nicht die Hauptsache. Die Briten begingen nun den Fehler, sich ihre Strategie vom Gegner vorschreiben zu lassen. Für Großbritannien war die Erhaltung der amerikanischen Kolonien die Hauptsache, und es hätte sein Augenmerk vor allem auf sie richten müssen und sich nicht durch die französischen Anschläge auf die Inseln davon ablenken lassen dürfen. Der Besitz von ein paar Inseln mehr oder weniger war von keiner Bedeutung während des Krieges. Sie hätten dem endlichen Sieger doch ohne weiteres zufallen müssen. Einen Zweck konnten die Kämpfe in der

Digitized by Google

Inselflur nur haben, wenn sie die Frage der Seeherrschaft entschieden. Aber alles Manövrieren und Hinundherschießen brachte die Entscheidung um keinen Schritt näher. Rodneys Flotte war nicht stark genug, eine Entscheidung zu erzwingen, und die Franzosen unter de Guichen und später de Grasse benutzten ihre Überlegenheit nur, um die britische Flotte in Westindien festzuhalten.

Vielleicht ebensoviel wie die eigene Schwäche fiel gegen Großbritannien in die Wagschale, daß das Glück die Franzosen begünstigte. Im August 1781 waren auf dem Festlande den Briten nur zwei feste Stützpunkte für ihre Operationen geblieben, in New York und an der Mündung der Chesapeake Bai, wo Cornwallis nach fruchtlosen Kämpfen in Carolina eine feste Stellung bezogen hatte. Gegen ihn richteten sich die Anstrengungen der vereinigten Amerikaner und Franzosen. Es lag jedoch klar zutage, daß vom Landangriff kein Erfolg zu hoffen war, so lange Cornwallis zur See Hilfe von New York erhalten konnte. Der Erfolg ruhte auf der Möglichkeit, während der Zeit der Belagerung den Briten durch überlegene Seestreitkräfte diese Hilfe abzuschneiden, und das Glück erlaubte den Franzosen, das bei Newport im Norden stehende Geschwader mit dem westindischen unter de Grasse an der Chesapeake Bai zu vereinigen. Unverdient freilich war das Glück nicht. Denn de Grasses Fahrt war nicht nur von langer Hand vorbereitet und sorgfältig geplant, sondern auch mit großer Geschicklichkeit ausgeführt. An Mut und Entschlossenheit fehlte es den britischen Admiralen Graves und Hood nicht. Aber die ihnen zur Verfügung stehenden Kräfte waren zu schwach, als daß sie hätten hoffen dürfen, das Schicksal der in Yorktown eingeschlossenen britischen Truppen abzuwenden. Sie konnten den Fortgang der regelrechten Belagerung nicht hindern, und am 19. Oktober 1781 ergab sich Cornwallis.

Wenn man an die Massenheere unserer Zeit denkt, erscheint die Kapitulation von 7000 Mann geringfügig. Doch selbst heute würde ein solcher Verlust nur auf einem europäischen Kriegschauplatze leicht zu nehmen sein. In einem überseeischen Kriege würde er sehr empfindlich sein und ernste Folgen haben, trotz der größeren Leichtigkeit der Beförderung. Für die britische Sache war die Übergabe von Yorktown eine vernichtende Niederlage. Das Jahr 1781 schloß trübe, und die ersten Monate des Jahres 1782 gaben keine Aussicht auf Besserung, eher noch auf Verschlimmerung der Lage.

Die hinhaltende Strategie schien des Erfolges sicher. Großbritannien hatte keine Truppen mehr zur Verfügung für Amerika und war offenbar erlahmt in seinen Anstrengungen. Die amerikanischen Kolonien waren unwiederbringlich verloren. Für Frankreich freilich wäre es vorteilhafter gewesen, wenn der Sieg der Kolonien noch länger in Zweifel geblieben wäre, und wenn Großbritannien Amerika nicht aufgegeben, sondern sich durch neue Anstrengungen noch weiter erschöpft hätte. Aber wenn auch die britische Regierung die amerikanische Sorge abschüttelte, eine neue noch schwerere erhob sich in den Unabhängigkeitsbestrebungen Irlands. Die amerikanischen Kolonien mochte Großbritannien verschmerzen, den Verlust seiner irischen Kolonie, der ältesten von allen, hätte es nicht verwinden können. Amerika konnte bei seiner Entfernung die britische Machtstellung nicht bedrohen, ein selbständiges Irland stellte sie in Frage, weil es durch seine Lage die britischen Handelstraßen beherrschte. Ein selbständiges Irland würde stets der Bundesgenosse aller Feinde gewesen sein und

Digitized by Google

ihnen für Unternehmungen gegen die britische Insel einen wertvollen Stützpunkt geliefert haben. Durch weitgehende Nachgiebigkeit gegen die irischen Forderungen zwar suchte die Londoner Regierung den Sturm zu beschwören, aber sie befriedigte die Iren nicht, und was sie an Selbständigkeit gewährte, mußte die Gefahr eines Bruches nur um so schwerer erscheinen lassen. Erst die Verbindung Irlands mit Großbritannien zum Vereinigten Königreich im Jahre 1800 hat diese größte aller Sorgen gebannt.

Die Bewegung in Irland war daher für Frankreich nicht minder wertvoll als der Abfall Amerikas, und wenn je, so hatte es jetzt Hoffnung, den Krieg zu dem erwünschten Ende zu führen und den alten Gegner zu demütigen. Die Erfolge in Amerika stellten die Erwerbung aller britischen Besitzungen im karibischen Meere und die Wiedererlangung der Vorherrschaft in Ostindien in Aussicht. Im Mittelmeere hatten die britischen Truppen bereits Minorka übergeben müssen. Noch eine große Anstrengung, und auch Jamaika und Gibraltar mußten fallen und dem gekränkten Stolze der spanischen Krone die begehrte Genugtuung gewähren.

In London gab man sich keiner Täuschung über den Ernst der Lage hin, konnte es auch kaum; die Anwesenheit feindlicher Schiffe in der unmittelbaren Nähe der britischen Küsten redete eine deutliche Sprache. Der Ausruf des Lord North, als er die Nachricht von der Kapitulation von Yorktown erhielt, „It is all over", war freilich zu schwarzseherisch, denn durch den Verzicht auf weitere Versuche, die Amerikaner zu unterwerfen, mußte der Krieg ein anderes Gesicht erhalten. Des amerikanischen Mühlsteins ledig, kämpfte Großbritannien hinfort nur noch für seine Seegeltung und konnte seine gesamte Kraft auf das Gebiet richten, auf dem es seine Tüchtigkeit schon früher gegen dieselben Feinde bewiesen hatte. Doch das Land war des Krieges müde und durch den Mißerfolg im Kampfe gegen eine Handvoll früher gering geachteter Kolonisten so herabgestimmt, daß es bereit war, selbst einen nachteiligen Frieden zu schließen.

Aber die Zugeständnisse in West- und Ostindien, die Großbritannien in den vertraulichen Verhandlungen zu machen sich bereit erklärte, genügten Frankreich bei weitem nicht. Die Schwächung des Gegners durch den Verlust seiner amerikanischen Kolonien konnte die Wunde, die der Friede von Paris 1763 geschlagen hatte, nicht heilen. Frankreich wünschte Großbritannien auf Bengalen zu beschränken und die demütigenden Bedingungen aufzuheben, die ihm militärische Posten in Indien versagten. Ebenso bestand Spanien auf der Rückgabe Gibraltars. Die beiden Verbündeten fühlten sich auch des endlichen Erfolges in ihren Unternehmungen gegen Jamaika und Gibraltar so sicher, daß sie gar kein Verlangen nach einem schnellen Abschlusse der Friedensverhandlungen trugen. Nach ihrer Meinung konnte die Lage für sie nur günstiger, für Großbritannien nur schlimmer werden. Sie waren überzeugt, daß Großbritannien allen ihren Forderungen werde nachgeben müssen, und in Hinsicht auf die Whigpartei, die nach Lord Norths Rücktritt die Regierung übernommen hatte, war ihre Überzeugung wohl begründet.

Die Whigs hatten als ihr Ziel die schleunige Beendigung des Krieges nicht nur mit Amerika, sondern auch mit Frankreich und Spanien hingestellt und hatten, als sie noch Opposition waren, auch einen schwächlichen Kreuzerkrieg zur Abfangung von Transporten befürwortet anstatt der von Rodney verlangten und von dem Haupte

Digitized by Google

der Admiralität, Lord Sandwich, unterstützten kräftigen Durchführung des wirklichen Seekrieges. Obendrein hatten sie sich, wenngleich erst einige Wochen nach Übernahme der Regierung, entschlossen, Rodney, den bewährtesten und trotz seines Alters tatkräftigsten der britischen Admirale, von seinem Posten in Westindien abzuberufen, nach dem er erst vor kurzem wieder abgesegelt war. Das konnte freilich der Feind nicht wissen. Aber die Friedenssehnsucht der Whigs war bekannt genug und kaum dazu angetan, die Verbündeten zu einer Herabstimmung ihrer Forderungen zu bewegen.

In diese Lage traf die Nachricht von Rodneys Siege bei Dominika am 12. April 1782, noch bevor der Befehl, seine Flagge niederzuholen, ihn erreicht hatte.

„The fate of this empire is in your hands, and I have no reason to wish that it should be in any other" hatte Lord Sandwich an Rodney geschrieben, und Rodney hatte das Vertrauen des Ministers gerechtfertigt.

Nach dem Falle von Yorktown lag der Schwerpunkt des Krieges ohne Zweifel in Westindien. Auf die dort noch in britischen Händen befindlichen Inseln richteten sich jetzt alle Anstrengungen der Verbündeten. Zwei Wochen später schon war de Grasse wieder nach Martinique zurückgekehrt, und Hood, der ihm alsbald folgte, war dort die Aufgabe zugefallen, mit schwächeren Streitkräften sich zu behaupten, bis Rodney mit Verstärkungen von Europa eintreffen konnte. De Grasse hätte es in der Hand gehabt, mit seiner Übermacht Hoods Geschwader zu vernichten. Allein in Hinsicht auf den beabsichtigten Angriff auf Jamaika, für den sich eine überwältigende spanisch-französische Flotte bei Kap Français auf Haiti versammeln sollte, scheute er den Einsatz, obwohl er sich hätte sagen müssen, daß nach Hoods Vernichtung Rodney das große Unternehmen gar nicht mehr hätte hindern können. So fand Rodney, als er mit seinen 12 frischen Schiffen bei Antigua ankam, Hoods 22 in gutem Zustande und war danach de Grasse an Zahl etwas überlegen. Freilich nur der Zahl nach, selbst als bei St. Lucia 3 weitere Schiffe die Gesamtsumme auf 37 gebracht hatten. Denn die 33 französischen Schiffe waren durch ihre Bestückung weit kampfkräftiger. Ihre Überlegenheit wurde von Sir Charles Douglas, Rodneys Stabschef, auf 4 Schiffe von je 74 Kanonen geschätzt. Sie war jedoch nicht so erheblich, daß gute Führung sie nicht ausgleichen konnte, ganz abgesehen vom Glück, das nun in der Tat die Briten begünstigte und schon vor der eigentlichen Schlacht die französische Flotte um drei Gefechtseinheiten schwächte. Zudem, Rodney mußte schlagen, bevor de Grasse mit seiner Transportflotte nach Kap Français gelangte, wenn er sich nicht Kräften gegenüber sehen wollte, mit denen seine Flotte sich nicht messen konnte.

So lag also Rodney bei St. Lucia auf der Lauer, bis die Franzosen aus Martinique ausliefen, um dann sofort mit ihnen anzubinden. Das Artilleriegefecht vom 9. April hätte für ihn gefährlich werden können, weil ein Teil seiner Streitkräfte durch Windmangel zur Untätigkeit verurteilt und der andere der gesamten Flotte de Grasses ausgesetzt war. De Grasse jedoch wußte seinen Vorteil nicht auszunutzen, büßte vielmehr für die Entscheidung 1 Schiff ein, das zu stark mitgenommen war, um noch gefechtsfähig zu sein. Unfälle ließen 2 weitere Schiffe ausscheiden, und dadurch wurde die französische Überlegenheit auf 2 Schiffe von 74 Kanonen herabgesetzt. Fast noch schlimmer als der Verlust an Kampfkraft war der ungünstige Einfluß, den die Sorge um die Sicherung dieser Schiffe auf die französischen Pläne

Digitized by Google

übte. Der Vorsprung auf dem Marsche nach Haiti, den de Grasse dank günstigem Winde erlangt hatte, ging dadurch wieder verloren, und am Morgen des 12. April 1782 begann der Kampf, der das Verkehrte der französischen Strategie bewies. Sie hatte, um die Kräfte zu schonen, den Kampf vermieden, auch wo die eigene Überlegenheit einen sicheren Erfolg in Aussicht stellte. Jetzt konnte sie ihm nicht mehr ausweichen. Das doppelte Durchbrechen der französischen Schlachtreihe entschied den Tag, und am Abend war de Grasse der Gefangene Rodneys.

Es fällt nicht in den Rahmen dieser Ausführungen, auf die militärische Seite des Sieges einzugehen. Für die politische Bedeutung ist es gleichgültig, ob der Gedanke, die französische Schlachtlinie zu durchbrechen, auf Sir Charles Douglas zurückgeht oder nicht. Weniger gleichgültig freilich ist, daß der Sieg nicht nach Gebühr ausgenutzt und verfolgt wurde und so in seiner politischen wie militärischen Wirkung unvollkommen blieb. Nelson äußerte einmal: „Had we taken ten sail, and allowed the eleventh to escape, being able to get at her, I could never have called it well done.“ Mangel an Tatkraft und Schneid läßt sich Rodney sonst nicht vorwerfen, hier aber handelte er nicht nach dem Grundsatze, den Nelson später in Worte faßte. Die ganze französische Flotte zu vernichten mag allerdings die Kraft seines Geschwaders überstiegen haben. Aber ohne Zweifel würde bei einer kräftigen Verfolgung ein nicht geringer Teil der geschlagenen französischen Flotte in seine Hand gefallen sein, während alle aus der Schlacht entkommenen Schiffe sich später in Kap Français wieder vereinigen konnten.

Rodney war sich dieser Schwäche in seinem Verhalten auch wohl bewußt. Er selbst hielt nicht allzu viel von seinem Siege, stellte ihn jedenfalls unter seine früheren Erfolge. An unmittelbaren militärischen Ergebnissen war der Sieg bei St. Vincent am 16. Januar 1780 reicher. Da fielen von 11 spanischen Linienschiffen 6 mit dem Admiral Don Juan de Langara in Rodneys Hände und ein siebentes wurde vernichtet. Bei Dominika wurde zwar auch der feindliche Admiral, de Grasse, gefangen, doch von den 30 französischen Schiffen, die an der Schlacht teilnahmen, wurden nur 5 genommen; die beiden Linienschiffe, die Hood später bei Domingo zur Ergebung nötigte, hatten sich schon vor dem Kampfe von der Flotte getrennt. Von einer Vernichtung der französischen Streitmacht in den westindischen Gewässern konnte also keine Rede sein. Nelson würde den letzten Fetzen Segel gesetzt und das letzte Pfund Pulver daran gewendet haben, um die Niederlage vollständig zu machen und den Feind nicht wieder zu Atem kommen zu lassen.

Die übertriebene Verherrlichung der Schlacht von Dominika hat natürlich lebhaften und berechtigten Widerspruch hervorgerufen. Aber der Jubel, den die Siegesnachricht in England erzeugte, hatte einen sehr guten Grund, und der begeisterte Empfang, der Rodney bei seiner Rückkehr zuteil wurde, war keineswegs unangemessen. Das englische Volk fühlte sehr richtig, was dieser Sieg, so mangelhaft er auch im fachmännischen Urteil erscheinen muß, für seine Seemacht und damit seine Weltstellung bedeutete. Daß gerade auf den genommenen Schiffen sich eine reiche Kriegskasse und die für die Eroberung Jamaikas bestimmten Geschütze befanden, war ein Zufall und wollte verhältnismäßig nicht viel besagen, auch daß die Zerstreuung der französischen Flotte und die Notwendigkeit, sie erst wieder auszubessern und schlachtfähig zu machen,

Digitized by Google

den geplanten Schlag gegen Jamaika vereitelten, gab dem Kriege noch keine entscheidende Wendung.

Die Hauptwirkung des Sieges war vielmehr seelisch. Wir müssen immer im Auge behalten, daß der ganze Ausgang des Krieges von der Seegeltung abhing. Trotz der Kämpfe auf dem amerikanischen Festlande war es ein Seekrieg. Die schwere Niederlage von Yorktown war nur die Folge davon, daß Großbritannien während der entscheidenden Tage in den amerikanischen Gewässern die Seeherrschaft an die Franzosen verloren hatte. Dazu bildete die Schlacht von Dominika ungeachtet der mangelhaften Verfolgung einen scharfen Gegensatz. Sie zeigte, daß trotz Lord North doch noch nicht alles vorbei war und daß die britische Seemacht sich immer noch gegen einen stärkeren Gegner behaupten konnte.

Wenn man sich die Folgen einer Niederlage Rodneys vorzustellen versucht, erhellt, wie sein Sieg in die Wagschale fallen mußte. Den bereits von den Franzosen genommenen Inseln wären auch die übrigen gefolgt, und bei dem Werte, den die westindischen Kolonien damals für Großbritannien hatten, wäre ihr Verlust ein ebenso schwerer, vielleicht gar schwererer Schlag gewesen als der der abgefallenen amerikanischen. Daß heute die Verhältnisse anders liegen, ändert nichts daran. Bei einer Niederlage wäre ein demütigender Friede unvermeidlich gewesen. Die Forderungen der Verbündeten wären gewiß nicht gemindert, aber die Niedergeschlagenheit und Friedenssehnsucht der britischen Regierung um ein beträchtliches gesteigert worden. Nach einem unglücklichen Verlaufe der Schlacht hätte eine Fortsetzung des Kampfes aussichtlos erscheinen müssen.

Rodney siegte aber gerade in dem Augenblicke, in dem die britische Stellung zur See auf dem Spiele stand. In den früheren Kriegen hatte die britische Macht, unterstützt durch festländische Bundesgenossen, stetig Fortschritte gemacht und im Siebenjährigen Kriege wohl die Seeherrschaft errungen, doch ohne sie als unbestreitbar sichern zu können. In dem neuen amerikanischen Kriege handelte es sich einfach darum, ob Großbritannien seine Überlegenheit zur See behaupten und seinen Anspruch auf Seeherrschaft durchsetzen konnte. Zu keiner Zeit, weder früher noch später, abgesehen von der Zeit der spanischen Armada, war die Gefahr, die seiner Entwicklung drohte, größer gewesen. Durch die Verkettung der Umstände war es auf sich allein angewiesen gegenüber einer mächtigen Vereinigung von Gegnern. Von Anfang an in der Verteidigung, sah es sich von Unglück verfolgt, daß selbst der jugendliche William Pitt, dessen große Laufbahn eben begann, äußerte, Englands Ruhmessonne sei untergegangen.

Und in diese düstere Stimmung fuhr der helle Lichtstrahl des Rodneyschen Sieges, der die Überlegenheit der britischen Seetüchtigkeit von neuem bewies und die fast verzweifelten Gemüter wieder mit Hoffnung und Zuversicht erfüllte.

Wie König Georg III. dachte, kann man sich leicht vorstellen. Er hatte sich nur schwer mit dem Gedanken der Unabhängigkeit Amerikas vertraut gemacht, und der unglückliche Verlauf des Krieges war für ihn auch eine Verletzung seiner Persönlichkeit. Wenn er jedoch an Shelburne schrieb, Rodneys Sieg habe die Nation so bewegt (roused), daß ein Friede, dem sie sich vor drei Monaten gefügt hätte, jetzt Grund zur Beschwerde geben würde, so sprach er nicht nur eine durch seine Persönlichkeit

Digitized by Google

gefärbte Meinung aus, sondern gab die wirkliche Stimmung aller Schichten seines Volkes wieder.

Niemand, der die Geschichte der Völker mit einiger Aufmerksamkeit verfolgt, wird den Wert seelischer Wirkungen gering schätzen. In Paris trug man ihm Rechnung. Die frühere zuversichtliche Stimmung schlug um; man sah, daß man den Frieden nicht diktieren konnte, wie es noch vor kurzem geschienen hatte. Beinahe wäre den Verbündeten ihr Plan gelungen. Aber sie erkannten, daß die Schlacht von Dominika ihre Hoffnung zerstört hatte und daß, wenn auch die französische Flotte nicht vernichtet war, sie doch keine Aussicht mehr hatte, die britische Flotte zu vernichten oder auch nur aus den westindischen Gewässern zu vertreiben. Sie hätten nach der Ausbesserung ihrer beschädigten Schiffe immer noch die Möglichkeit gehabt, den Anschlag gegen Jamaika wieder aufzunehmen, und sie würden dabei nicht mehr mit Rodney, der abberufen war, zu tun gehabt haben. Dadurch, daß sie den Plan ganz fallen ließen, bekannten sie sich in Westindien als schachmatt gesetzt.

In der Hauptsache beschränkte sich von da ab die Kriegführung der Verbündeten auf die freilich ebenso vergeblichen Anstrengungen, den Briten wenigstens Gibraltar zu entreißen, das mehrere Male durch britische Flotten mit frischen Truppen und Vorräten versehen worden war, wieder ein Beweis der fehlerhaften Strategie der Verbündeten, die verkannte, daß das erste und vornehmste Ziel eines Seekrieges die Vernichtung der feindlichen Schlachtflotte sein muß. Für Spanien war die Wiedergewinnung Gibraltars gewissermaßen eine Ehrensache, nicht minder Ehrensache aber war es auch für Großbritannien, den so lange und so hartnäckig gehaltenen Posten zu behaupten, wenngleich einige seiner Staatsmänner nicht abgeneigt waren, ihn für eine spanische Kolonie, etwa Portoriko, zu vertauschen. Diese Ansicht fand jedoch wenig Anklang, und von einem Aufgeben Gibraltars war keine Rede mehr. Der Mißerfolg der schwimmenden Batterien, von denen soviel erwartet war, überzeugte endlich auch Spanien von der Nutzlosigkeit weiterer Anstrengungen.

Die Schlacht von Dominika hatte bereits bewiesen, auf welcher Seite die Überlegenheit zur See lag, und der Friede, der bald darauf in Versailles zustande kam, mußte dem Rechnung tragen. Großbritannien ging aus dem Kriege als Besiegter und als Sieger hervor. Es verlor Neu-England, aber gegen Frankreich und Spanien behielt es seine Stellung in Ostindien wie in Westindien unerschüttert und behauptete sich als die erste Seemacht, die auch einer Vereinigung von Gegnern trotzen konnte. Die Behauptung des Felsens von Gibraltar endlich war, wie die Geschichte zeigt, völlig genügend als Ausgangspunkt für die spätere Machtentwicklung im Mittelmeere auch ohne das verlorene Minorka.

Oben ist bereits berichtet worden, welche Folgen eine Niederlage Rodneys hätte nach sich ziehen müssen, d. h. wie die Verhältnisse damals nach der Auffassung der maßgebenden Kreise lagen. In Wirklichkeit waren ja die Hilfsmittel Großbritanniens noch bei weitem nicht erschöpft. Auch nach einer Niederlage bei Dominika brauchte noch nicht alles zu Ende zu sein. Weniger als ein Menschenalter später hat das Inselreich unendlich viel größere Anstrengungen gemacht. In den 90er Jahren, als die Staatsschuld rund 300 Millionen £ betrug, glaubte Pitt, der Kredit des Staates könnte keine weitere Beanspruchung mehr aushalten, und doch konnte im

Digitized by Google

Verlaufe der napoleonischen Kriege die Schuld auf 900 Millionen £ steigen, ohne den Kredit wankend zu machen. Die Staatsmänner von 1782 wußten noch nicht, wessen ihr Land fähig war und was sie ihm zumuten durften. Sie glaubten, schon am Ende angelangt zu sein. Freilich stand Großbritannien damals ganz allein und gegen einen zur See wohl gerüsteten Feind, was alles später nicht der Fall war.

Gesetzt nun, Großbritannien hätte 1782 den kürzeren gezogen, so wäre sein Schicksal als Seemacht damit nicht besiegelt gewesen, so wenig wie das Frankreichs nach dem Frieden von 1763. Nach einer Zeit der Erholung hätte das Ringen von neuem begonnen. Doch die Umstände wären unverhältnismäßig weniger günstig gewesen, als sie sich 1794 darstellten, vorausgesetzt natürlich, daß keine Revolution die französische Seemacht zerfressen hätte. Das hochgesteigerte Selbstvertrauen, das der am meisten hervorstechende Zug des britischen Charakters ist, würde einen schweren Stoß erhalten haben; dagegen würde die französische Flotte in der Erkenntnis, daß der gefürchtete Gegner nicht unbesiegbar sei, mit größerem Vertrauen in den Kampf gezogen sein. Die Franzosen würden nach dem Erfolge von 1782 sich auch bestrebt haben, die gewonnene Seegeltung durch weitere Vergrößerung ihrer Flotte zu behaupten. Finanziell erschöpft war Frankreich 1782 so wenig wie Großbritannien, und seine schlechte Finanzlage war nicht die Schuld der Armut und mangelnder Steuerfähigkeit, sondern eines fehlerhaften Steuersystems. Jedenfalls haben die schlechten Finanzen Frankreich auch nach dem Kriege nicht gehindert, seine Flotte für einen neuen Waffengang zu rüsten, und ohne die Revolution würde diese Flotte Großbritannien schwer zu schaffen gemacht haben.

Aber die Revolution, die Frankreich des Stammes seiner dem Adel entsprungenen Seeoffiziere beraubte, benahm ihm auch jede Aussicht auf Erfolg zur See und besiegelte von vornherein die britische Überlegenheit. Das revolutionäre Frankreich konnte wohl Heere aus dem Boden stampfen, die Schaffung eines Seeoffizierkorps aber erfordert viele Jahre Arbeit, um den Anforderungen gewachsen zu sein. Alle Anstrengungen, die später von Napoleon gemacht wurden, vermochten nicht, eine der britischen auch nur annähernd ebenbürtige Flotte zu schaffen.

Denn mittlerweile war Großbritannien nicht stehen geblieben. Taktik wie Strategie waren entwickelt worden. Die Schule, der Howe, Jervis und Nelson angehörten, hatte den Fehler der Kräftezersplitterung eingesehen, der im amerikanischen Kriege so unheilvoll gewesen war. Sie strebte nicht mehr danach, alle ausgesetzten Punkte eines großen Kolonialreiches an Ort und Stelle zu schützen, sondern sah ihr Ziel in der Vernichtung der Geschwader, die sie hätten gefährden können. So stolz die französischen Schiffe sich im Hafen ausnahmen, es fehlte ihnen an der unumgänglich notwendigen Übung, weil sie nicht Gelegenheit nahmen, sich an die hohe See zu gewöhnen, und wenn sie sich hinauswagten, hatten sie keine Aussicht, sich gegen die mit wetterharten und erprobten Mannschaften besetzten britischen Schiffe zu behaupten. Wenn Nelson die Touloner Flotte geradezu als seine Flotte bezeichnete, so sprach daraus nur die siegesgewisse Überlegenheit der Briten. Vom Beginn des neuen Krieges, von 1794 an bis zum Frieden, haben die Franzosen niemals die geringste Aussicht gehabt, den Briten die Seeherrschaft bestreiten zu können. Wenn Napoleon wirklich im Ernste einen Einbruch in England geplant hat, so hat er die Unmöglichkeit

Digitized by Google

der Ausführung schon Wochen vor der Schlacht von Trafalgar eingesehen, und nach Trafalgar haben sich seine Flotten überhaupt nicht mehr hinausgewagt, obwohl der Bau von Linienschiffen nicht eingestellt wurde. Er beschränkte sich von da ab auf die Durchführung eines festländischen Boykotts britischer Waren.

Nelsons Verdienst wird durch die Schwäche seiner Gegner nicht geschmälert. Als strategische und taktische Meisterstücke stehen seine Siege weit über denen seiner Vorläufer. Aber vom Standpunkte der Geschichte ist Rodneys Sieg vom 12. April 1782 von größerer Wichtigkeit. Trafalgar besiegelte, was längst nicht mehr in Zweifel stand. Dominika aber bedeutet den Zeitpunkt, an dem sich das Zünglein der Wage auf die britische Seite neigte. Die Bedeutung der Schlacht von Dominika liegt nicht in der Größe ihres Erfolges als Seeschlacht, sondern in der Wirkung, die sie auf die Gesamtlage ausübte. Was später noch hätte sein können, wenn — zählt nicht mit in der Geschichte, die nur mit Tatsachen rechnet. In den Gewässern von Dominika hat Rodneys Sieg die britische Seeherrschaft gesichert.

Hugo Bartels.

Digitized by Google

Seeraub und Seeräuber in der Geschichte.

Von Dr. P. Dinse, Kiel.

So alt wie die Seefahrt ist auch der Seeraub. So lange die Menschheit die die Ländermassen der Erde verbindende salzige Meerflut mit Schiffen befährt, ist Seeraub eine Begleiterscheinung des Seehandels, Seeraub eine Erscheinungsform des Seekrieges.

„Das Piratenhandwerk", sagt der geistreiche Geograph Oskar Peschel, „gehört zu den Entwicklungskrankheiten des Völkerverkehrs". Wenn es die Aufgabe des Handels und besonders des Seehandels ist, die in der Heimat erzeugten oder von einer anderen Produktionsstätte erworbenen Waren an einer dritten Erdstelle bei fremden Abnehmern gewinnbringend abzusetzen und an dieser wieder Werte oder Waren durch Tausch oder Kauf einzunehmen, die daheim oder anderswo mit Vorteil an den Käufer zu bringen sind, so liegt für den Schiffahrt- und Handeltreibenden die Verlockung nahe, die Handelsware möglichst billig, ja kostenlos zu erwerben. Deshalb gilt der unternehmende, orts- oder stammfremde Händler, so willkommen er auch als Bringer begehrten Gutes, als Ausführer überschüssiger Werte sein mag, dem wirtschaftlich Schwachen als Überlister, dem politisch Wehrlosen als Räuber. Denn wenn der fremde Händler auch ausfährt, um zu handeln, so wird er doch schlankweg auch nehmen, wenn sich ihm die Gelegenheit bietet, sei es, daß er das ihm begegnende, mit brauchbarer Ware beladene Schiff des sippe- oder volksfremden Konkurrenten auf der See kapert oder die im fremden Handelsorte, der Küstenstadt, aufgestapelten oder aufzutreibenden Handelswerte mit Gewalt als Räuber entführt. Und wenn es der Zweck des Krieges ist, die politische oder wirtschaftliche Macht des feindlichen Gemeinwesens nach Möglichkeit zu schwächen, so wird neben der Bekämpfung der Machtmittel des Feindes auch die Zerstörung und Minderung seines Besitzes, des Besitzes seiner Angehörigen, als erlaubtes, von selbst sich ergebendes Kampfmittel benutzt werden. So ist der Krieger auf dem bewehrten Schiffe zugleich Pirat, der Kaufmann auf der Handelsbarke zugleich Seeräuber.

Krieg, Handel und Piraterie,
Dreieinig sind sie, nicht zu trennen!
Goethe, Faust II.

Aber inniger und dauernder ist die Verwandtschaft des Kriegers mit dem Piraten, als die des Kaufmannes mit dem Seeräuber! Ein geordneter Handelsverkehr zur See und der Seeraub und Schmuggel als Institutionen schließen sich aus! Deshalb wird das Handelsvolk, auch wenn seine wagenden Kaufleute zuerst selbst Seeraub getrieben haben, sehr bald den geregelten Verkehr der wilden Betriebsform vorziehen und, namentlich wenn es den Handel und den Verkehr eines Erdgebietes beherrscht und in seine Häfen zu vereinen trachtet, für die Befriedung seines Handelsgebiets, für die Sicherheit zur See sorgen. So verschwindet mit der Herausbildung geordneter Verhältnisse im Völkerverkehr der seeraubende Kaufmann sehr bald von den Flächen des Meeres; aber der Seeräuber als Abenteurer auf eigene Hand bleibt, bleibt vor allem in den Zeiten und nach den Zeiten der Störung der bürgerlichen Ordnung durch den Krieg. Denn im Kriege ist jeder Helfer willkommen, und die

Digitized by Google

wilden Gesellen, die neben dem Streben nach Bereicherung durch den Raub fremden Gutes auch die Abenteuerlust, die Freude am Wagen und Kämpfen, die Lust am ungebundenen freien Leben auf der See auf den Raubschiffen hält, sind dem Kriegführenden, der sie für sich zu gewinnen weiß, zu allem brauchbare Kampfgenossen. So wird der kriegführende Staat zum Schutzherrn des Seeraubes, indem er ihn in seine Dienste nimmt, ja, er legalisiert die wilde Kampfesweise des Raubes schließlich, indem er sie zu einer Form seiner Kriegführung zur Schädigung der Machtmittel und des schwimmenden Gutes seines Feindes macht. So entsteht die Kaperei als die vom Staate legitimierte Form des Seeraubes, die Privatleute durch einen Kaperbrief, einen Stehlbrief, ermächtigt, Schiffe auszurüsten und dem Handel und dem Privatverkehr des Feindes möglichsten Abbruch zu tun. Die Kaperei, eine empfindliche Geißel des Seehandels bis in unsere Zeiten hinein, ist die Pflanzschule des Korsarentums, das den Krieg überdauert. Denn der Freibeuter achtet nicht die zeitliche Grenze, die der Wechsel zwischen Krieg und Frieden im Leben der Völker zieht, die Gewinnsucht kennt keinen Unterschied zwischen rechtlicher und widerrechtlicher Ausübung des Handwerks. Der Freibeuter kann die Gewohnheiten des Krieges nicht mit dem Friedensschluß aufgeben: er bleibt, auf eigene Faust und zu eigenem Vorteil, der Schmuggler, der Menschenräuber, der Sklavenhändler, der Störenfried des Schiffsverkehrs und der Plünderer der Häfen und Küstenstädte auch in Friedenszeiten. Dann wird der Pirat lästig und gefährlich; er wird rechtlos, und eigene und der Gesamtheit Interessen, politische und kommerzielle Rücksichten vereinigen sich, die Schnapphähne des Meeres zu tilgen.

Aber der Seeraub ist ein anständiges Verbrechen: er ist eine Betätigung wagenden Mannesmuts und umstrahlt von dem Glanze des Heldentums, das selbst einer rechtlichen Grundlage aus rechtlich primitiven Zeiten und Anschauungen her nicht ermangelt. Er richtet sich zunächst gegen den Volksfremden, und jeder Fremde ist ein Feind des eigenen Interesses und Volkstums: erst später mildern Staatsverträge und religiöse Rücksichten, besonders das Recht der Gastfreundschaft, die Rechtlosigkeit des Fremden. Das Athenische Volksrecht nennt die Piraten-Assoziationen neben sonstigen erlaubten Gesellschaften: die Piraterie ist ein statthafter Gewerbebetrieb. Wer an andere Götter glaubt, ist des Gläubigen ungläubiger Todfeind. Der Glaubensfeind des Mittelalters, der Mohammedaner, gilt dem Christen gegenüber als rechtlos, seine Fahrzeuge werden genommen, wo man sie trifft, sein Besitz geplündert, seine Frauen und Kinder geraubt und in die Sklaverei geschleppt. Seekrieg und Seeraub betrachteten noch die italienischen Großkaufleute des Mittelalters vom Standpunkt des Geschäftsmannes als gewinnbringende Unternehmungen. Erst wenn sich das Korsarentum gegen die eigenen Lebensinteressen des Staates richtete, wurde es verfolgt und vertilgt. Im Altertum büßen die Piraten am Kreuze, im Mittelalter harrt des gefangenen Schnapphahns der Block und das Beil des Henkers; an die Raa geknüpft oder ertränkt wird der Seeräuber des 17. und 18. Jahrhunderts. Und doch galt ihnen ihr Metier ebensowenig entehrend, wie den mittelalterlichen Raubrittern das Ausplündern reisender Kaufleute auf der Landstraße. Auch das Volksbewußtsein sieht in ihnen zwar Friedlose, aber nicht Ehrlose! Nicht selten wird der gefangene Pirat mit allen Ehren zur Richtstatt geleitet, und sein Gedächtnis verziert die Volkssage oder eine romantische Stim-

Digitized by Google

mung der Überlieferung mit dem Ehrenkranz des im Kampfe gegen die beengenden Fesseln bürgerlicher Ordnung gefallenen Helden!

Grenzenlos und frei ist die See, und frei ist der Pirat, der die Meerflut durchzieht! Das gesamte Weltmeer ist der Schauplatz der Geschichte des Seeraubes, der Atlantische Ozean nicht minder als der Indische Ozean und das Stille Weltmeer. Aber besonders beheimatet erscheint das Piratenwesen in den großen Bruchgebieten der Erde, wo das Land in zerfetzten Vorsprüngen und verstreuten Inseln in das Meer taucht. Diese Gebiete der Erde, wo sichtbare Gegengestade und enggedrängte Inseln ein erstrebenswertes Ziel bieten, sind die Erdstellen einer spontanen Entwicklung der Schiffahrt. Sie sind damit auch die Urheimat des Seeraubes, dem sie in den tief einschneidenden Buchten sichere Häfen und Schlupfwinkel, auf den Landvorsprüngen weit ausschauende Warten und zwischen den Inseln labyrinthische Schleichwege zu plötzlichen Überfällen gewähren. Solche Gebiete sind im europäischen Mittelmeer besonders die östliche Hälfte, der Archipel der griechischen Inseln, im südöstlichen Asien der Indische Archipel mit seinen Eilandfluren üppigster Fruchtbarkeit und lockendsten Reichtums, in Amerika das westindische Mittelmeer, an dessen Außenrand eine Kette kleiner und großer Inseln den nordamerikanischen und südamerikanischen Kontinent verbindet. Durch alle diese Gebiete oder an ihrem Rande vorbei sucht Handel und Verkehr seine Bahnen, und von ihm erhebt auf den Straßen des Völkerverkehrs der Seeraub seinen Tribut. Seine Schlupfwinkel sind die Küstensäume herrenloser Landgebiete, Küsten, die ein hohes Randgebirge vom Hinterlande trennt, einsame, schwer zugängliche Inseln, alle etwas abseits vom Verkehr, aber ihm doch so nahe gelegen, daß die in ihrer Nähe vorbeiziehenden Fahrzeuge jederzeit beobachtet werden können. Hierhin zieht sich der Seeraub in seine Räubernester zurück, von hier strahlt er über das ganze benachbarte Meer aus. Wir finden solche Seeräuberküsten, wie Ferdinand v. Richthofen sie einmal genannt hat, vor allem in den erwähnten Bruchgebieten, doch auch anderswo in der Nähe der belebten Schiffahrtswege. Aus dem Wirrsal der Buchten der südchinesischen Küste überfällt der chinesische Pirat die Handelsdschunken des ostasiatischen Küstenhandels, im Ostindischen Archipel gefährdet der auch heute noch nicht ausgerottete Seeraub der seit ältester Zeit seetüchtigen Völker malaiischen Stammes den Handel der Gewürzinseln. An der arabischen Küste des Persischen Meerbusens und im Roten Meere blühte der Seeraub indischer und arabischer Korsaren von der Pharaonenzeit bis weit in die zweite Hälfte des vorigen Jahrhunderts. Im Mittelmeer war der Schwarm der griechischen Inseln, die Küste von Thracien und vor allem der südliche Küstensaum Kleinasiens der Sitz des unausrottbaren Seeraubs im Altertum, und die Küstenländer des Atlas-Gebirges von Tripolis bis Marokko waren seine Heimstätte von der Römerzeit bis in die Tage der türkisch-maurischen Barbaresken und der marokkanischen Rifpiraten der Neuzeit. In Westindien war die menschenleere, verödete, große Insel Haiti und die ihr benachbarten kleineren Inseln der Sammelpunkt und Ausgangshafen eines ausgedehnten, spanienfeindlichen Raubbetriebes. Auch die deutsche Nordseeküste, die durch den Inselkranz der friesischen Inseln und die Sunde und Untiefen nur dem Kundigen den Weg in die Flußmündungen weist, muß zu den Seeräuberküsten zählen, und nicht minder der zerrissene Küstenrand des norwegischen Gebirgslandes, aus dessen Fjorden, Buchten und Sunden einst ein seegewohntes Volk

Digitized by Google

seine Waffen zu heldenhaften Seekriegstaten, doch auch zu Raub und Plünderung getragen hat.

Eigentlich autochthon ist der Seeraub auch in diesen Erdgebieten nur im beschränktem Maße: fast überall sind es nicht die Bewohner des Küstenlandes, sondern Fremde, die die Küsten zum Standort ihres Gewerbes machen, Nutzen ziehen aus der günstigen Lage und Gestaltung des Landes und von der Nähe des Verkehrs, der an ihm vorbei die Schätze der Erde führt. Das Raubgesindel der ganzen Welt ist es, das sich hier zusammenfindet und immer wieder zusammenballt, landfremde Leute, die Ausgestoßenen der bürgerlichen Ordnung, Verirrte und Verfolgte, aber auch wagende Abenteurer und mutige, des ungebundenen Lebens frohe Gesellen.

Eine Geschichte von Greuel- und Schandtat, von Mord, Raub und Plünderung, aber auch von blutiger Verfolgung und grausamer Ahndung ist die Geschichte des Seeraubs und des Piratenwesens. Sie ist keine zusammenhängende Geschichte, keine Darlegung einer steten Entwicklung; denn die Episoden der Piratengeschichte sind eben nur Episoden aus der Seekriegsgeschichte, ohne innere Zusammenhänge und Entwicklungsstadien der Einzelerscheinungen. So kann auch das, was die folgenden Ausführungen bringen werden, keine zusammenhängende Darstellung sein, sondern nur Ausschnitte geben aus der Menschheitsgeschichte verschiedener Zeiten, verschiedener Völker und weit getrennter Meeresgebiete unserer Erde. —

Das älteste Handelsvolk des Altertums im Gebiete des Mittelmeeres waren die Phönizier: schon im fünfzehnten vorchristlichen Jahrhundert befuhren die Männer der Stadt Sidon dessen östliche Teile. Von festen Faktoreien auf Cypern, Rhodos, Thasos, Melos und Kythera aus umschwärmten sie die Küsten und Inseln des Ägäischen Meers, Rohprodukte der Länder durch Tausch oder Raub erwerbend, die Waren der Heimat absetzend, vor allem aber Sklavenhandel treibend. Die kulturarmen, wenig entwickelten Völkerstämme Kleinasiens und der Küsten des Schwarzen Meeres mögen diesem Treiben der landfremden Seefahrer, dieser Ausbeutung ihres schwachen Volkstums durch Warenhandel und Menschenraub wenig Widerstand entgegengesetzt haben. In Griechenland aber trafen die Sidonier auf eine hochbegabte Nation, die schnell von ihnen lernte, sich selbst auf das Meer hinauswagte, Schiffe baute, um nun selbst Handel und Seeraub zu treiben. Die Phönizier erlagen nach und nach dieser Konkurrenz, ihre Handelsniederlassungen wurden von Griechen besetzt, und nach einigen Jahrhunderten stetigen und regen kommerziellen Wettkampfes waren sie aus den griechischen Meeren verdrängt. Die Tradition, die sich uns in den Sagen des griechischen Altertums erhalten hat, ist voll von Erinnerungen an diese Zeit der phönizischen Handelsvormacht, der Heimsuchung der hellenischen Gestade durch die Freibeuter sidonischen Stammes. Der sagenhafte Kreterkönig Minos soll bereits eine Flotte ausgerüstet haben, um das Ägäische Meer und die Inseln zwischen Griechenland und Kleinasien von phönizischen und karischen Piraten zu säubern, und eine Hauptaufgabe der zum Argonautenzuge vereinigten Helden des griechischen Mythos war die Vernichtung der als Hemmnisse des Handels gefürchteten Seeräuber des Schwarzen Meeres. Eine Schilderung des Treibens der phönizischen Händler und Sklavenräuber in den Inselhäfen des griechischen Archipels gibt uns eine Episode

Digitized by Google

der Homerischen Odyssee. Der göttliche Dulder Odysseus ist nach Ithaka zurückgekehrt und hat in der Verkleidung als Bettler Aufnahme in der Hütte des braven Eumäus gefunden. Am Herdfeuer erzählt ihm der „treffliche Sauhirt" die Geschichte seines Lebens, wie ihn, den Königssohn von Syria, ein widriges Geschick nach Ithaka in den Dienst des Königs Laertes verschlagen habe. Im Hafen seiner Heimatinsel lag ein phönizisches Schiff, das vielerlei künstliche Sachen zum Verkauf brachte, und dessen Insassen, gewandte, verschlagene Krämer, in den Häusern der Stadt Bekanntschaften anknüpften. Im Palaste des Königs fanden sie in der Obhut einer sidonischen Magd den Königsknaben, und sie beredeten die Landsmännin, zugleich mit Schmucksachen des Hauses den jungen Sohn ihres Herrn auf ihr Schiff zu entführen. Sobald der tückische Anschlag gelungen, entwich das fremde Handelsschiff aus dem Hafen der Insel, und auf der Weiterfahrt verhandelten die Räuber den Knaben als wertvolle Sklavenware an den König Ithakas, der ihn erziehen ließ und ihn später zum Oberhirten seiner Schwarzviehherden machte. So wurde aus dem Königssohn der Insel Syria ein Schweinehirt!

Mit einer ähnlichen Seeräubergeschichte beginnt auch das erste Geschichtswerk des Altertums, die Geschichtsbücher des Herodot. An der Küste von Argos sind phönizische Handelsleute gelandet und haben ihre assyrischen und ägyptischen Waren, Gewänder und Schmucksachen zum Verkauf ausgeboten. Nach wenigen Tagen ist der Vorrat nahezu erschöpft; da finden sich vor dem Schiffe zahlreiche Frauen ein, unter ihnen auch die Tochter des Königs, Ino, und beginnen nach Frauenart mit den Händlern zu feilschen. Plötzlich werfen sich die Phönizier auf die Ahnungslosen, ergreifen die nächststehenden Frauen, unter ihnen auch die Königstochter, und schleppen sie auf das Schiff, um eiligst die hohe See zu gewinnen.

Daß übrigens der griechische Seehandel und Seeverkehr auch seinerseits mit Seeraub verbunden war, das lehrt uns die Odyssee an anderen Stellen. Als der junge Telemach auf der Erkundigungsfahrt nach seinem verschollenen Vater nach Pylos kommt, da begrüßt ihn der alte Nestor mit den besorgten Worten:

„Fremdlinge, sagt, wer seid ihr? Woher durchschifft ihr die Wogen?
Trieb ein Geschäft euch über die See her? Schweifet ihr planlos
Über das Meer in der Irre dahin, wie Räuber daher ziehn,
Keck einsetzend ihr Leben, um Anderen Not zu bereiten?"

Und daß der Seeraub sogar als eine ehrenvolle Betätigung auch für einen fahrenden Herrkönig galt, das beweist uns die Erzählung des Königs Menelaus, der seinem jungen Gaste gegenüber ohne Bedenken rühmt, wie er auf der langen Irrheimfahrt von Troja her an den Küsten Ägyptens geräubert und im Schwarme fremdredender Völker „der Habe und des Goldes die Fülle gesammelt, so viel ihm trugen die Schiffe".

Der sich in dieser Erzählung des Dichters widerspiegelnde rege Seeraub und die Handelsausbeutung der Bewohner des Nil-Deltas durch die als Plünderer auftretenden Griechen des achten und siebenten Jahrhunderts war neben den Heimsuchungen durch indische Seeräuber im Roten Meere der Hauptgrund für die Abschließung des Pharaonenreiches gegen jeden Verkehr mit Fremden.

In der Blütezeit des griechischen Altertums, in der Zeit, da mit leistungsfähigen, jederzeit bereiten Flotten Athen, Korinth und die Handelsstädte des griechischen

Digitized by Google

Kolonialgebietes das östliche Mittelmeer, Karthago das westliche Mittelmeer beherrschten, erfreute sich der Handelsverkehr einer größeren Sicherheit. Das Handelsinteresse der großen Emporien und vor allem die Rücksicht auf das Seeassekuranzgeschäft, das in Athen aufblühte, erheischten eine schärfere Ausübung der Seepolizei, um einer Verteuerung der Waren durch Seezinsen, durch übermäßige Versicherungsprämien vorzubeugen. Athen entsandte manche Strafexpedition gegen die Seeräuber an der Ostseite des Schwarzen Meeres und der südlichen Küste Kleinasiens, und mit besonderem Eifer verfolgten Karthago und die Griechenstädte Süditaliens und Siziliens die tyrrhenischen und liburnischen Piraten des Adriatischen Meeres bis in die Schlupfwinkel der buchtenreichen dalmatinischen Küste. Aber ganz verschwand das Korsarenwesen zu keiner Zeit aus den griechischen Meeren: der große Bedarf des Wirtschaftslebens des Altertums an arbeitenden und dienenden Sklaven und Sklavinnen gab fortdauernd den Anreiz zur Ausübung des Menschenraubes, um auf dem verkehrsbelebten, geldreichen Markte der Insel Delos durch den Verkauf billig erworbenen Menschenmaterials große Gewinne einzuheimsen. Schon in dieser Zeit der Blüte Athens und Korinths war die Küste von Cilicien der Hauptsammelplatz der verwegensten Seeräuber und Sklavenhändler. Besonders die Stadt Phaselis an der Grenze von Lycien und Pamphylien galt als Schlupfwinkel der Piraten, so daß Demosthenes klagen mußte, kein anderes Volk schaffe dem Gerichtshof in Athen so viel Arbeit, wie die Phaseliten. Als nun gar nach dem Niedergange Athens als Handelszentrale, nach der Vernichtung der Flotten des Seleucidenreiches und nach der Eroberung und Zerstörung Karthagos und Korinths durch die Römer die selbständigen Seemächte des Mittelmeeres verschwunden waren, da nahm das Piratenwesen im ganzen Mittelmeer überhand. Denn die Römer waren kein eigentliches Seekriegsvolk. In den Tagen der bitteren Not der Punischen Kriege hatten sie als wichtigstes Kampfesmittel zur Niederzwingung der Gegnerin Schiffe gebaut und Flotten bemannt. Nach dem endgültigen Siege über die Nebenbuhlerin Karthago jedoch und nach der Zerstörung der Hauptstadt Griechenlands ließen sie, da ihnen kein seegewaltiger Feind mehr zu drohen schien, die italienische Kriegsmarine verfallen, beschränkten sich auf die Organisation der Küstenverteidigung durch Strandwachen und forderten nur von Fall zu Fall von den einzelnen Kaufstädten des Reiches Schiffe an. Von einer zentralisierten Seepolizei war keine Rede mehr: der römische Senat überließ es den Statthaltern der Provinzen und jedem einzelnen Klientelstaat, die Sicherheit der Küsten zu wahren und ihren Handel zu schützen. Da war es denn kein Wunder, daß nun als übermächtige Feinde des Seehandels die Seeräuber aus allen Buchten im Osten und Westen des Mittelmeeres hervorbrachen, in ihren Reihen nicht nur die Abenteurer aller Nationen und die Verdorbenen der ganzen römischen Welt, sondern auch entlassene Söldner, die vertriebenen Bewohner vernichteter Ortschaften, gehetzte Flüchtlinge aller überwundenen Parteien und unterworfenen Feinde. Unbestritten hatten sie bald die Oberherrschaft über das ganze Meer und konnten allen Seehandel lahmlegen: keine Waren- oder Geldsendung, kein Reisender, kein auf seinen Posten abgehender Offizier, nicht einmal Truppentransporte waren sicher, jeder Seeverkehr war unterbrochen, jeder Hafen gesperrt. Die Zufuhren von Getreide aus Sizilien, Sardinien, Ägypten und Nordafrika wurden unregelmäßig, so daß die arme, von überseeischem Korn lebende Bevölkerung

Digitized by Google

der italienischen Großstädte bittere Not zu leiden begann. — Noch schwerer aber als die Sperrung der See waren die Heimsuchungen der Inseln und Küsten Italiens und Griechenlands zu ertragen, denn die Piraten beschränkten sich bald nicht mehr auf den eigentlichen Seeraub, den Überfall und die Wegnahme von Schiffen auf hoher See, sondern sie raubten und plünderten an den Küsten, brandschatzten die Hafenplätze, die Ortschaften und Kultusstätten bis zu Tagereisen weit ins Land hinein. Die alten, mit den Opfergaben von Jahrhunderten angefüllten Tempel an den griechischen und kleinasiatischen Küsten wurden ausgeplündert, reichen Städten, wie Knidos, Samos und Kolophon, wurden Millionen an Kontributionen erpreßt. Große, vordem blühende Orte verödeten, da die gesamte Bevölkerung ins Binnenland abwanderte, um nicht in die Sklaverei geschleppt zu werden. Selbst den geweihten Boden Italiens verschonten die Räuber nicht mehr: aus Kroton entführten sie den Tempelschatz der Hera; sie brandschatzten die großen Militärhäfen Brundisium und Misenum und entführten sogar aus einer Villa am Strande der Bucht von Neapel die Schwester des gegen sie entsandten Admirals. Selbst vor der Seevorstadt Roms, vor Ostia, erschienen sie und zerstörten im dortigen Hafen die gegen sie ausgerüstete Flotte. „Der latinische Bauersmann", sagt Mommsen, „der Reisende auf der appenninischen Straße, der vornehme Badegast in dem irdischen Paradiese von Baiae waren ihrer Habe und ihres Lebens fürder keinen Augenblick sicher."

Der Tummelplatz dieser räuberischen Horden war das gesamte Mittelmeer von den Säulen des Herakles bis in die ägyptischen Gewässer, ihre Zufluchtsstätte aber außer den mauretanischen und dalmatinischen Küsten und Kreta das zerrissene, buchtenreiche Gestade der Südküste Kleinasiens. Diese Küste der Länder Lycien, Pamphylien und Cilicien, die vornehmlich in der Zeit der Herausbildung der großen Reiche der orientalischen Despoten Mithradates und Tigranes als nahezu herrenlos gelten konnte, beherrschte den gesamten Seehandel dieser Zeit von Ägypten und Syrien nach Griechenland und Italien. An ihr besaßen die Korsaren in den vielen kleinen Buchten versteckte Häfen, auf den Landvorsprüngen Signalplätze, und das unwegsame, gebirgige Innere bot ihnen als Schlupfwinkel unnahbare Felsenschlösser, in denen sie Weiber, Kinder und die geraubten Schätze bergen und selbst im Falle der Gefahr eine Zufluchtsstätte finden konnten. Ihre Schiffe waren zuerst nur kleine, offene, schnellsegelnde Barken, bald aber bemannten sie auch größere Zwei- oder Dreidecker. Im Hafen des syrischen Seleucia soll einmal im Jahre 70 eine Seeräuberflotte von tausend Galeeren gelegen haben, unter ihnen die Schiffe der Führer in Gold glänzend, mit silbereingelegten Rudern und Segeln von Purpurzeug. Die Seeräuberschaft war eine politische Macht geworden, und zwar eine strafforganisierte. „Es waren nicht mehr", sagt Mommsen in seiner römischen Geschichte, „dreiste Schnapphähne, die in den kretischen Gewässern zwischen Kyrene und dem Peloponnes von dem großen Zug des italienisch-orientalischen Sklaven- und Luxushandels ihren Tribut nahmen; auch nicht mehr bewaffnete Sklavenfänger, die »Krieg, Handel und Piraterie« ebenmäßig nebeneinander betrieben, es war ein Korsarenstaat mit einem eigentümlichen Gemeingeist!" „Es war keine zusammengelaufene Diebesbande mehr, sondern ein geschlossener Soldatenstaat, in dem die Freimaurerei der Ächtung und der Missetat an die Stelle der Nationalität trat und innerhalb dessen das Verbrechen, wie so oft, vor sich selbst sich rettete

Digitized by Google

in den hochherzigsten Gemeinsinn. In einer zuchtlosen Zeit, wo Feigheit und Unbotmäßigkeit alle Bande der gesellschaftlichen Ordnung erschlafft hatten, mochten die legitimen Gemeinwesen sich ein Muster nehmen an diesem Bastardstaat der Not und Gewalt, in den allein von allen das unverbrüchliche Zusammenstehen, der kameradschaftliche Sinn, die Achtung vor dem gegebenen Treuwort und den selbstgewählten Häuptern, die Tapferkeit und die Gewandtheit sich geflüchtet zu haben schienen." „Die Korsaren fühlten jedem legitimen Staate sich ebenbürtig; von ihrem Räuberstolz, ihrer Räuberpracht und ihrem Räuberhumor zeugt noch manche echte Flibustergeschichte toller Lustigkeit und ritterlicher Banditenweise: sie meinten, und rühmten sich dessen, in einem gerechten Kriege mit der ganzen Welt zu leben; was sie darin gewannen, das hieß ihnen nicht Raubgut, sondern Kriegsbeute, und wenn dem ergriffenen Flibustier in jedem römischen Hafen das Kreuz gewiß war, so nahmen auch sie als ihr Recht in Anspruch, jeden ihrer Gefangenen hinrichten zu dürfen."

Einen solchen schwimmenden Staat im Staate, die Herausbildung eines solchen unabhängigen Seekönigtums, konnte das römische Weltreich auf die Dauer nicht ertragen: die Unsicherheit auf dem Meere und an den Küsten, die Sperrung der Getreidezufuhr nach Rom berührte zu schmerzhaft den Lebensnerv der Staatsverwaltung. Der Senat entschloß sich zu energischer Handhabung der Seepolizei und zur tatkräftigen Bekämpfung des Seeräuberunwesens in seinen Schlupfwinkeln. Zwölf Jahre, vom Jahre 79 bis 67 v. Chr., währte der Kampf gegen die Piraten. Den ersten Erfolgen, im Seekrieg gegen die Korsarenflotte und die Hafenplätze, im Landkampf gegen die Raubnester in den zerklüfteten Felsen und tief eingeschnittenen Tälern des rauhen Ciliciens und Isauriens, folgten Mißerfolge im Kampfe um Kreta: der Kampf wurde nur mit halber Kraft geführt und konnte nicht verhindern, daß der hier zersprengte Feind sich dort wieder zu neuem Widerstande zusammenballte. Endlich im Jahre 67 v. Chr. entschloß sich das römische Volk zum Einschreiten mit aller Kraft des ganzen Weltreichs. Ein revolutionärer Putsch der grollenden, hungernden Volksmenge gegen die Senatspartei Roms übertrug durch ein besonderes Gesetz, die Lex Gabinia, einem Manne den Auftrag, das Meer von den Räubern und Plünderern zu säubern. Es war Pompejus, dem es in noch niemals dagewesener Ausdehnung militärischer Amtsgewalt Soldaten, Schiffe und Kassen des ganzen Staates für drei Jahre zu diesem Kampfe zur Verfügung stellte. Und Pompejus rechtfertigte das Vertrauen des Volkes. Er teilte das Gesamtgebiet des Mittelmeeres in dreizehn Bezirke; in jedem ließ er durch Unterführer Schiffe rüsten, die Küsten absuchen, in einer Art Razzia die Piratenbarken aufbringen oder sie dem weiter nach Osten zu kommandierenden Kollegen ins Garn jagen. Er selbst säuberte zunächst die Italien nächsten Gewässer, um die Getreidezufuhr der Hauptstadt sicherzustellen. Dann begab er sich mit den besten der vorhandenen Kriegsfahrzeuge nach Osten und stellte nun an der cilicischen Küste bei Koracesium die zusammengedrängte Seeräuberflotte zum Entscheidungskampf. Nach vollständigem Siege auf dem Meer bestürmte und brach er die Bergschlösser der Korsaren. An 1300 Piratenfahrzeuge wurden durch diesen Kampf vernichtet, 10 000 Piraten getötet; etwa 20 000 fielen lebend in die Gewalt des Siegers, der ihnen als Preis der Unterwerfung Leben und Freiheit gewährte. Drei Monate nach Beginn des Feldzuges war das Meer wieder frei: Handel und Wandel versorgten wieder Italien mit dem Überfluß der

Digitized by Google

Provinzen. — War die Seeräuberei im Mittelmeer natürlich durch diesen großen und schnellen Erfolg auch nicht überall und für immer ausgerottet, so hat doch, nach Mommsens Worten, „das Piratenwesen unter allen Wechselfällen und politischen Krisen Roms niemals wieder sein Haupt so emporheben und die Römer so völlig von der See verdrängen können".

Wir überfliegen nun eine Reihe von Jahrhunderten und verlassen zugleich das Becken des Mittelmeeres, um nunmehr im Bereiche der germanischen Meere des europäischen Nordens das Auftreten und die Erscheinungsformen des Seeraubes zu betrachten. Die eigentliche Piraterie, das räuberische Umherschweifen seefahrender Banden, mag auch hier wohl allenthalben und in frühen Zeiten vorgekommen sein, aber bei der damals wenig entwickelten Handelsschiffahrt des Nordens, die eine Aussicht auf reiche Beute nicht bot, nahm sie keine bedeutende Ausdehnung an. Dagegen haben die seemännisch tüchtigen Völkerschaften germanischen Stammes, die an der Nordseeküste und in den Küstenländern wohnten, die Friesen, Sachsen und Angeln, Seekriegsfahrten zum Zweck der Plünderung der Küstenstädte durch lange Jahrhunderte ausgeführt. Die Quellenwerke der römischen Kaisergeschichte berichten uns u. a. von friesischen Raubfahrten nach Gallien um das Jahr 40 n. Chr., und um das Jahr 260 hatten sogar die Küsten des östlichen Hispaniens unter diesen Heimsuchungen durch die germanischen Korsaren zu leiden.

Auch die Wikingerfahrten des neunten Jahrhunderts sind in diesem Zusammenhange zu erwähnen. Man hat die Schwärme kühner Nordmänner, die durch eine verhältnismäßige Übervölkerung ihrer dänischen und norwegischen Heimat veranlaßt wurden, auf weiten Meerfahrten durch Krieg und Raub an fremden Küsten den Goldschatz ihrer heimischen Hallen zu vermehren oder in fernen Ländern neue Wohnsitze für sich und nachkommende Stammesgenossen zu erwerben, als Seeräuber bezeichnet. Mit Unrecht! Wohl nahmen Skandinavier als richtige Piraten auch begegnende Schiffe, wenn sie lohnende Beute bargen; im allgemeinen aber waren die Fahrten der nordischen Seekönige, die Wikingerfahrten, die ihre seetüchtigen Schiffe an die Küsten des deutschen Meeres und weit nach Westen bis tief in die Flußmündungen hinein führten, regelrechte Kriegszüge. Wenn sie die Landstädte des Frankenreichs überfielen und brandschatzten, die Klöster und Kirchen plünderten, waren sie Landräuber; das Wasser, die See sowohl wie die Flüsse, diente ihnen nur als Verkehrsweg, die Schiffe nur als Transportmittel, nicht als Kampfesmittel. Bekanntlich haben diese Normannenfahrten im weiteren Verlaufe der Geschichte zu normannischen Staatengründungen in der Normandie, in England und auf Sizilien geführt.

Einen bedeutenden Umfang gewann das die Sicherheit und Freiheit der See störende Seeräuberwesen dagegen in der zweiten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts, in der Zeit, da ein lebhafter Verkehr auf den Schiffen der Hansestädte den Handel im Nordsee- und Ostseegebiet zur Blüte brachte und ihn mit den Industriestädten Flanderns verband. In Ostsee und Nordsee lauerten kühne Scharen von Piraten den aussegelnden Schiffen an den Küsten auf, nahmen die Frachtfahrer auf offener See weg und machten reiche Beute. Die Friedenskoggen der Hamburger, Lübecker und Stralsunder versuchten diesem Unwesen zu steuern, und enterten dann und wann

Digitized by Google

ein Raubschiff: die Räuber wurden in die See geworfen oder auf den Richtplätzen der Städte durch das Beil gerichtet. Aber Herr wurde man der umherschweifenden Abenteurerrotten nicht, da die unter sich uneinigen Handelsstädte sich zu gemeinsamen nachdrücklichen Maßregeln einer wirkungsvollen Seepolizei nicht verbinden konnten. Dagegen brachten die wirtschaftlichen und dynastischen Streitigkeiten dieser Zeit es dahin, daß die Seeräuber sich ihrerseits organisierten und geradezu zu einem politischen Machtfaktor wurden. In die Wirren des Kampfes um die Vereinigung der drei nordischen Reiche unter der großen Königin Margarethe wurden auch deutsche Hansestädte mit hineingezogen. Dem abgesetzten Schwedenkönige Albrecht, der in der Gefangenschaft seiner Gegnerin in dem Schonenschen Schlosse Lindholm schmachtete, war nur die Stadt Stockholm mit ihrer starken deutschen Bevölkerung treu geblieben. Er war ein Mecklenburger Herzog, und seine Verwandten unternahmen es, mit Hilfe der Handelsstädte Rostock und Wismar die belagerte Stadt zu entsetzen und mit Vorräten zu versorgen. Die Herzöge von Mecklenburg und die beiden Städte suchten Verbündete für den Seekrieg und fanden sie — in den Seeräubern. Die ersteren öffneten den Piraten der Ostsee die kleinen Häfen ihres Landes, damit sie dort ihren Raub lagern und verkaufen konnten, und die Städte ließen einen Aufruf ergehen, der jeden, der auf eigene Kosten, Gefahr und Gewinn auf Freibeuterei gegen Norwegen und Dänemark abenteuern wollte, um da zu rauben, zu plündern und zu brennen, zugleich aber auch Stockholm mit den nötigen Lebensmitteln und Zufuhren versorgen wollte, einlud, sich bewaffnet in Wismar und Rostock einzufinden. So legitimierte man den bisher rechtlosen Seeraub, indem man jeden wüsten Abenteurer zum Streiter für König Albrecht bestellte. Sofort strömten die Raubgesellen in ungezählter Menge nach der Küste von Mecklenburg, und bald wimmelte die Ostsee von Kaperschiffen waghalsiger Korsaren, die mit „Stehlbriefen" versehen waren. An die Spitze dieses raublustigen Gesindels traten Edelleute aus den Küstenländern, darunter auch Träger noch heute bekannter Namen, wie Moltke, Manteuffel und Barnekow. Man nannte sie „Vitalienbrüder", weil ihnen die Auflage oblag, Stockholm mit Lebensmitteln, Viktualien, zu versorgen, oder auch „Likendeeler", d. i. Gleichteiler, weil sie ihre Beute to liken deelen, zu gleichen Teilen, unter der Mannschaft eines Schiffes oder den Genossen einer Bande zu teilen pflegten. Sie selbst bezeichneten sich als „Gottes Freunde und aller Welt Feinde" und betätigten diesen Wahlspruch im ausgiebigsten Maße gegen jedermann.

Ohne in der politischen Fehde von wesentlichem Nutzen zu sein, wurden die Vitalienbrüder schnell eine wahre Geißel der nordischen Gewässer und Küsten. Den Befehl, nur Land und Untertanen der Königin von Dänemark mit Raub heimzusuchen, befolgten sie nur kurze Zeit: sie schonten nur die Fahrzeuge von Rostock und Wismar, sonst überfielen sie jedes Schiff, das ihnen in den Weg kam. Schon im ersten Jahre des Kaperkrieges, 1392, bemächtigten sie sich der Inseln Bornholm und Gotland und machten die alte Stadt Wisby zum Räubernest, von dem aus sie die ganze Ostsee beherrschten. Die Zahl ihrer Schiffe vermehrte sich durch die von ihnen gekaperten Fahrzeuge, so daß sie in kleinen Flotten auf Raub ausfahren konnten. Bald waren die Seestraßen der Ostsee so unsicher, daß der Rat von Lübeck die Seefahrt hansischer Schiffe unter Androhung strenger Strafen nur in größerer Anzahl und unter dem Schutz stark bewaffneter Friedenskoggen gestattete. Drei Jahre mußte die ergiebige Schiffahrt

Digitized by Google

nach Schonen zum Gewinne des dortigen Heringsfanges ganz unterbleiben. Diese Einschränkung der Schiffahrt, die einer völligen Sperrung des Handelsverkehrs in der Ostsee gleich kam, hatte natürlich zur Folge, daß die Piraten nur noch geringe Seebeute fanden: sie warfen sich daher, genau wie vordem die Seeräuber der alt-römischen Welt, auf den Küstenraub, überfielen die Küstenorte Dänemarks und Norwegens, plünderten und verwüsteten die Insel Möen und brandschatzten das dänische Malmö und das reiche norwegische Bergen.

Wie einst Tribunat und Senat von Rom, so konnte schließlich auch die Vertretung der Hansestädte diese Stockung der legitimen Schiffahrt und die fast völlige Brachlegung des Seehandels nicht länger ertragen. Zunächst versuchten die übrigen Hansen, auf Rostock und Wismar einzuwirken, den folgenschweren Streit mit der dänischen Königin zu beenden. Als diese Einwirkung auf die Hansegenossen mißlang, schritt man zu diplomatischen Verhandlungen mit Margarete selbst und vermittelte im Jahre 1395 einen Vertrag, der dem gefangenen Schwedenkönige gegen die Bürgschaft der sieben bedeutendsten Städte auf drei Jahre die Freiheit gab und Stockholm während dessen als Pfandbesitz in die Gewalt der Hansestädte brachte. Nun, nach vorläufiger Beendigung der unheilvollen Fehde, galt es, ihre Begleiterscheinung zu beseitigen und mit aller Kraft gegen die Geister, die man gerufen, aber nicht wieder los werden konnte, einzuschreiten. Eine große Flotte von Friedenskoggen, zu der allein Lübeck zwanzig und Stralsund zehn Schiffe zu stellen hatte, wurde aufgeboten und nunmehr, wie zu Pompejus' Zeiten im Mittelmeer, ein förmliches Treibjagen gegen die Likendeeler der Ostsee veranstaltet. Eine große Anzahl von Piratenschiffen wurde in den Grund gebohrt, Tausende von Seeräubern erschlagen, ertränkt oder gerichtet; keinem der Raubgesellen, zum wenigsten den adeligen Führern, durfte das Leben geschenkt werden. Aber alle einzelnen Unternehmungen, mit so erbarmungsloser Strenge sie auch gegen die „Allerweltsfeinde" vorgingen, brachten keinen durchgreifenden und dauernden Erfolg, solange man die Seeräuber nur auf der See verfolgte und nicht auch ihre Schlupfwinkel auf dem Lande aushob. Dies besorgte erst die im Gegensatz zu dem lockeren, in seiner Energie leicht erschlaffenden und seine Kräfte häufig zersplitternden Städtebunde straff zusammengehaltene Macht des Deutschen Ritterordens, dessen starker Einwirkung auch bereits das Gelingen der Verhandlungen mit Margarete zu danken gewesen war. Der Hochmeister Konrad v. Jungingen rüstete im Jahre 1398 im Bunde mit den preußischen Städten in Danzig eine starke Flotte, sperrte die Insel Gotland vom freien Meere ab, brach alle Raubschlösser der Insel und umzingelte und erstürmte die Stadt Wisby. Die gefangenen Vitalienbrüder wurden enthauptet, der Rest in alle Welt, bis nach Rußland hinein und ins hispanische Meer, zersprengt.

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Das Schutzrecht der europäischen Kulturstaaten in Marokko.

Von Dr. H. Handke.

Eine eigentümliche Sondereinrichtung, die in vielen Punkten an die Exterritorialität der Justiz im Orient erinnert, ist das Schutzrecht, das in Marokko von den dortigen Vertretern der Großmächte an marokkanischen Staatsangehörigen gegenüber der marokkanischen Regierung mit deren ausdrücklicher Zustimmung ausgeübt wird. Jeder, der in Marokko auch nur kurze Zeit weilt, hört von dieser Einrichtung, kommt mit derartigen Schutzgenossen zusammen, und wenn er als Fremder Gelegenheit hat, arabische Gastfreundschaft zu genießen, so wird das in den allermeisten Fällen in dem Hause eines Schutzgenossen sein oder im Hause eines Mannes, der gern Schutzbefohlener werden möchte und, weil sich das aus irgendwelchen Gründen nicht ermöglichen läßt, wenigstens bestrebt ist, mit Nisrani (Christen) Verkehr zu haben und sich etwas „Christengeruch" anzueignen, was gegenwärtig in Marokko äußerst modern ist. Ja, wenn man als Fremder auf der Straße, sei es in Fez oder sonstwo, von einem Araber angesprochen, mit viel Höflichkeit und Treuherzigkeit begrüßt wird und etwas zu hören bekommt, was einem ebenso verständlich ist, wie das altchinesische, so kann man versichert sein, daß der betreffende Araber entweder unter irgend einem uns nicht ganz einleuchtenden Grunde Geld haben will, oder aber dem Konsulat, wo man ihn vielleicht genauer kennt, als ihm lieb ist, als Schutzgenosse empfohlen sein möchte.

Selbstredend ist dieses Schutzrecht auch von einer nicht zu unterschätzenden politischen Bedeutung, da es die schutzgebenden Staaten ermächtigt, zugunsten ihrer Schutzbefohlenen gegen Anordnungen der marokkanischen Behörden zu protestieren und unter Umständen tief in innermarokkanische Verhältnisse einzugreifen, wodurch natürlich stets eine Konfliktsmöglichkeit gegeben ist. Das ist denn auch der Grund, weshalb sich die Diplomatie und die Regierungen der Großmächte bereits mehrfach mit dieser Einrichtung befaßt haben, so besonders auf der Madrider Konferenz vom Jahre 1881, die zu dem Madrider Abkommen geführt hat, das zum größten Teil der Regelung der Frage der Schutzbefohlenen gewidmet ist und bis auf den heutigen Tag die rechtliche Grundlage für dieses Institut darstellt oder doch wenigstens darstellen soll. Dieses Schutzrecht ist aber nicht nur eine Quelle diplomatischer Schwierigkeiten gewesen, sondern hat anderseits auch wieder in einzelnen Gegenden sehr segensreich gewirkt und gerade dadurch, daß durch das Interventionsrecht der fremden Vertreter die marokkanische Staatsautorität beschränkt wird, in vielen Fällen Recht und Gerechtigkeit gegenüber der marokkanischen Mandarinenwillkür Geltung verschafft. Unter seinem Schutz ist erst Einzelnen die Möglichkeit gegeben worden, einen gewissen, der Staatsgewalt entzogenen Wohlstand zu erlangen, der dann andere ebenfalls zu intensiverer Arbeit angespornt hat. Ja in einzelnen Gegenden, besonders solchen, die nahe der Küste liegen, wie z. B. der Schauja, wo das Institut der Schutzbefohlenen besonders ausgebaut ist — größere Geschäftshäuser in Casablanca haben bis zu 100 Schutzbefohlene und mehr —, hat es sogar zur teilweisen Auflösung der alten Dorfverbände geführt und den Übergang vom alten Nomadentum zur festen Ansied-

Digitized by Google

lung bewirkt. Denn der zum Wohlstand gelangte Schutzgenosse eines fremden Staates baute sich selbst ein oftmals sogar befestigtes Gehöft und konnte so auf die Rudelsicherheit des Dorfes verzichten, besonders wenn er über den Beistand zahlreicher Angestellter verfügt, die in vielen Fällen diesen neuen Zustand dem alten Leben im Duar, dem Dorfverbande, ebenfalls vorzogen. Hatten sich in einem Dorf mehrere Mitglieder zu einem derartigen Wohlstand emporgearbeitet, so trat wohl auch der Fall ein, daß die Mehrzahl der Dorfangehörigen in ihre Dienste trat und der alte Dorfverband auf diese Weise gesprengt und ersetzt wurde durch einen in einzelnen Punkten an die Lehns- und sonstigen Abhängigkeitsverhältnisse des deutschen Mittelalters erinnernden Großgrundbesitz, in dem der Wirtschaftsbetrieb die Grundlage und das zusammenhaltende Element dieses neuen sozialen Organismus bildet. In welchem Umfang ein derartiger Großgrundbesitz in einzelnen Fällen sich gebildet hat, ergibt am besten der Umstand, daß seitens der marokkanischen Regierung derartigen mit zahlreichen Angestellten arbeitenden Unternehmern gegenüber sogar der Einwand erhoben worden ist, sie wären nach Lage der Dinge de facto Scheik, also Dorfchef, und da sie als solche zur Regierung gehörten, nicht berechtigt, sich unter fremden Schutz zu stellen.

Die systematische Darstellung der juristischen und sozialen Verhältnisse, auf denen das Institut der Schutzgenossen beruht, stößt in verschiedenen Punkten auf Schwierigkeiten. Erstens schon, weil bei dem jeder Systematik abholden und Kompromissen zugeneigten Charakter der Marokkaner festumgrenzte Verhältnisse die Ausnahme und Regellosigkeit die Regel bilden, ferner weil das ganze Schutzgenossenwesen selbst noch in der Entwicklung begriffen ist, und schließlich weil die Bestimmungen der Madrider Konvention weder den heutigen Verhältnissen entsprechen noch den damaligen Verhältnissen entsprochen haben, da man sich auf der Madrider Konferenz anscheinend über die Art des Schutzgenossenwesens, das man reformieren wollte, nicht ganz im klaren gewesen ist. Da jedoch bisher eine Schilderung dieses marokkanischen Schutzgenossenwesens nicht vorliegt, dürfte auch diese kleine Skizze Anspruch auf Interesse haben, zu der der Verfasser sich entschlossen hat, nicht weil er nach einem Aufenthalt von nur wenig Wochen in Marokko sich dazu in erster Linie für geeignet hält, sondern weil ihm der Zufall sehr gediegene, wenn auch in der Hauptsache das juristische Moment besonders betonende Vorarbeiten aus der Feder eines genauen Kenners der marokkanischen Verhältnisse in die Hände gespielt hat, die ihm dieser nicht nur in entgegenkommendster Weise zur Benutzung zur Verfügung gestellt, sondern auch durch mündliche Unterhaltungen und Verweise auf bestimmte Verhältnisse und Persönlichkeiten in weitgehendster Weise ergänzt hat. Die Arbeit des Verfassers beschränkt sich infolgedessen nur auf die Darstellung des ihm Mitgeteilten sowie auf gelegentliche Ergänzungen des ihm übermittelten Materials durch persönlichen Augenschein und Unterhaltungen mit anderen Persönlichkeiten in Marokko, denen der Verfasser sich ebenfalls zu wärmstem Dank verpflichtet fühlt.

Die Anfänge dieses Schutzrechtes dürften nicht über die Mitte des vorigen Jahrhunderts zurückgehen, zu welcher Zeit bekanntlich der Machtrückgang Marokkos begann; denn einen derartigen Eingriff in seine Souveränitätsrechte läßt sich kaum ein in seiner Vollkraft befindlicher Staat gefallen. Allerdings muß man anderseits

Digitized by Google

auch wieder berücksichtigen, daß das Machtgebiet marokkanischer Beamten sich nicht mit dem unserer Beamten vergleichen läßt, daß es vielmehr in Marokko durchaus Sitte ist, Konnexionen mit hochgestellten Persönlichkeiten zu respektieren und deren Einspruch in Regierungsmaßnahmen zu dulden. Es entspräche also nur marokkanischem Herkommen und marokkanischer Höflichkeit, auch den diplomatischen und konsularischen Vertretern der Großmächte, als angesehenen Persönlichkeiten, einen derartigen Einspruch zugunsten ihnen irgendwie nahestehender Personen zuzugestehen, und zwar auf Grund eines Gewohnheitsrechtes, das sich in Marokko jeder angesehene Mann anmaßt. Selbst dort, wo der Konsul oder auch ein eingeborener angesehener Mann nicht den geringsten Rechtstitel zu einem derartigen Einschreiten besitzt, wird man ihn in Marokko mit einem derartigen Versuche, nicht, wie er es bei uns zu gewärtigen hätte, an der Schwelle abweisen, sondern freundlich anhören und ihm nach Möglichkeit zu Willen sein.

Aus diesem unverbindlichen Entgegenkommen haben später die Europäer mit der ihnen eigenen Zähigkeit ein Recht herausgebildet, das sie sich selbst dann nicht haben nehmen lassen, als der Sultan infolge der sich daraus für den Staatsbetrieb ergebenden Schwierigkeiten und des tatsächlichen Mißbrauches, der mit diesem Gewohnheitsrecht getrieben wurde, dagegen einschritt und die Aufhebung dieses von den Vertretern der Mächte für sich beanspruchten Schutzrechtes forderte. Vielmehr ist es damals zu der Konferenz von Madrid gekommen, auf der das ganze Institut vom Sultan, wenn auch mit einigen Einschränkungen, anerkannt und dieses auf eine, wenn auch unsichere, so doch allseitig anerkannte Grundlage gestellt wurde.

Trotzdem die der Madrider Konvention vorangehenden Staatsverträge einzelner europäischer Staaten mit Marokko — wie der britische vom Jahre 1856 und der spanische vom Jahre 1863, sowie die im Jahre 1879 in Tanger abgehaltenen Ministerbesprechungen — über die damalige Form des Schutzrechtes gar keine oder nur ungewisse Angaben enthalten, läßt sich doch sowohl aus dem gegenwärtigen Stande des Schutzrechtes wie auch aus Erwägungen über die staatlichen Einrichtungen Marokkos schließen, daß dieses Schutzrecht nicht, wie in Ägypten und der Türkei, eine Exterritorialität der Justiz für die Betreffenden bedeutete, sondern nur einen Schutz gegenüber der in erster Linie durch den Kaid repräsentierten Polizeigewalt und ihre willkürliche Handhabung darstellte. Denn das Gerichtswesen in Marokko, das sogenannte Schrägericht, trägt geistlichen Charakter, und kein anständiger Marokkaner wird im Ernst anstreben, sich von diesem, auf den einzig für ihn maßgebenden, religiösen, besonders dem Koran entnommenen Rechtsgrundsätzen beruhenden Gericht zu emanzipieren und sich Gesetzen zu unterwerfen, die einem anderen Milieu entstammen und, wie z. B. das Verbot der Bigamie, seinen Anschauungen direkt zuwiderlaufen.

Eine der wesentlichsten Betätigungen der durch den Kaid repräsentierten marokkanischen Polizei- und Staatsgewalt ist aber nicht nur die Eintreibung der Steuern, sondern auch ihre Veranlagung, sofern man auf die oft der bloßen Willkür und dem Schikanebedürfnis des Kaids entsprungene, primitive Festsetzung der Höhe der zu entrichtenden Steuern dieses Wort anwenden will. Wer gegen diese Veranlagung Einspruch erhob, indem er seine Steuern einfach nicht bezahlte oder auch nur drohte, sie nicht zu bezahlen, setzte sich aber sehr empfindlichen Eingriffen aus,

Digitized by Google

insofern der Kaid ihn ohne weiteres ins Gefängnis werfen lassen konnte, das in Marokko noch weniger als anderswo ein angenehmer Aufenthalt ist. Diese Verfügung über die Freiheit seiner untergebenen Stammesgenossen aber darf dem Kaid wiederum aus dem Grunde nicht beschnitten werden, weil diese Befugnis sein wesentlichstes Mittel darstellt, um die Kabylen in Ordnung zu halten und sich Autorität zu verschaffen. Dieser Gefahr aber waren in erster Linie diejenigen Marokkaner ausgesetzt, die zu den fremden Christen in Beziehung traten, die Angestellten der Gesandtschaften und Konsulate sowie die im Dienste fremder Kaufleute stehenden Marokkaner, besonders wenn sie sich in einer angenehmen, einträglichen Stellung befanden oder gar, wie oftmals die für fremde Kaufleute tätigen Marokkaner, zu einem gewissen Wohlstand gelangt waren. Infolgedessen läßt sich schon verhältnismäßig früh feststellen, daß die Angestellten der Gesandten und Konsuln den Schutz der Vertreter fremder Mächte genossen, in deren Dienst sie standen, und, um sie eben der oft willkürlich gehandhabten Polizeigewalt des Kaids zu entziehen, dem die Steuer ein willkommenes Mittel zu Schikanen und Erpressungen bot, steuerfrei waren.

Derselbe Schutz aber mußte auch den im Dienste fremder Kaufleute tätigen Marokkanern gewährt werden, da sie denselben Unannehmlichkeiten ausgesetzt waren, und zwar in sehr vielen Fällen zu dem durchsichtigen Zweck, nicht nur sie, sondern vor allem den fremden Kaufmann zu schädigen, in dessen Dienst sie standen und dessen Geschäft einfach lahmgelegt wäre, wenn man seine eingeborenen Mitarbeiter, auf die er durchaus angewiesen war, ins Gefängnis setzte. Daraus aber ergaben sich schon in früher Zeit die zwei auch heute noch bestehenden Arten von Schutzgenossen, staatliche und kaufmännische, letztere auch allgemein Simsare, eigentlich Makler genannt, da in früheren Zeiten die unentbehrlichsten Mitarbeiter der fremden Kaufleute eben diejenigen waren, welche den Ankauf der in der Stadt ohne feste Bestimmung eintreffenden Kamelslasten für ihre Firma vermittelten. Heute jedoch wird das Wort Simsar allgemein auf die bevorzugten Schutzgenossen der Kaufleute — Schutzgenossen erster Klasse der Kaufleute, wie man sie nennen könnte — angewandt, die meistens irgendwo im Lande sitzen und dort für ihre Firma, vielfach als Einkäufer, tätig sind. Denn in den letzten Jahrzehnten haben sich die Handelsverhältnisse ganz bedeutend geändert, und statt von den Karawanen zu kaufen, die früher oft tief aus dem Lande in die Stadt kamen, ist der Kaufmann jetzt selbst ins Land hinausgezogen und läßt an Ort und Stelle durch eingeborene Angestellte mit den Produzenten selbst verhandeln. Mit ihm und seinen Angestellten ist aber auch der Name gewandert, so daß man heutigen Tages unter Simsaren allgemein die Schutzgenossen erster Klasse im Gegensatz zu den später zu behandelnden Schutzgenossen zweiter Klasse, den sogenannten Mochalaten, versteht, die der fremde Kaufmann, weil sie ihm als zuverlässig bekannt sind, mit seiner Vertretung im Produktionsgebiet betraut.

Selbstverständlich konnte es nicht ausbleiben, daß dieses Schutzrecht, das denjenigen, welchen es gewährt wurde, so große Vorteile verschaffte, zu Mißbräuchen führte, insofern Leute, auch ohne zu den Vertretern der fremden Mächte oder fremden Kaufleuten in einem Dienstverhältnis zu stehen, sich um dieses Schutzrecht bewarben, nur um sich der Amtsgewalt des Kaid zu entziehen. Die Folge davon war, daß

Digitized by Google

einmal die Zahl der Schutzgenossen ins Maßlose vermehrt und außerdem oft einflußreiche und wohlhabende Personen, um des Schutzrechtes teilhaftig zu werden, pro forma als schutzberechtigter Koch oder Diener eines Konsulats usw. figurierten, aber nicht daran dachten, diesen Posten auszufüllen, sondern ihn durch einen Strohmann versehen ließen. So entzogen sich gerade die wohlhabendsten Leute der Gewalt des Kaid und drückten sich außerdem von der nirgend beliebten Pflicht des Steuerzahlens.

Noch größere Dimensionen nahm dieses Institut der Schutzgenossen dadurch an, daß es sich als nötig erwies, den Schutz über den Kreis der eigentlichen Angestellten, eingeborenen Vertreter und Schutz schmarotzender Marokkaner auf deren Familienangehörige, und zwar wenigstens bis ins zweite Glied, sowie ihre sonstigen Haushaltsangehörigen und wirtschaftlichen Angestellten auszudehnen, um sie ebenfalls der Machtsphäre des Kaids entziehen, der ja andernfalls nur nötig gehabt hätte, sich an die unbeschützten Familienangehörigen und Hausgenossen zu halten, um so indirekt den Schutzgenossen und den hinter ihm stehenden Kaufmann zu treffen.

Schon vor der Madrider Konvention hat Frankreich dieses Institut in weitgehendster Weise in den Dienst seiner Interessen gestellt und durch die Verleihung des Schutzrechtes alle irgendwie politisch bedeutsamen Elemente in Marokko von sich abhängig zu machen gesucht. Vielleicht wäre es damals zu seinem Ziel gekommen, sich in Marokko zum ausschlaggebenden Faktor zu machen, wenn nicht, wie überhaupt auf der ganzen Erde, so auch ganz besonders in Marokko, der alte englisch-französische Gegensatz bestanden hätte und der damalige langjährige Vertreter Englands, Sir Edward Hay, auf der Hut gewesen wäre und die althergebrachte marokkanische Sorglosigkeit Mulay el Hassans aufgerüttelt hätte. Von ihm stammt das Wort, daß der Sultan eines Tages aufwachen könne, ohne Untertanen mehr vorzufinden, da diese inzwischen alle Franzosen geworden seien. Das hatte zur Folge, daß Mulay el Hassan, gestützt auf den Rat Englands, die bestehenden, teilweise auf älteren Verträgen beruhenden Schutzrechte überhaupt aufhob, was Frankreich zu einem scharfen Protest dagegen veranlaßte. Die dadurch entstandenen Differenzen haben dann zur Madrider Konferenz und weiter zur Madrider Konvention vom Jahre 1880 geführt, die das Schutzrecht in Marokko auf eine neue Basis stellen sollte.

In dieser Konvention, die einen Kompromiß darstellt zwischen den Wünschen der Marokkaner und den am marokkanischen Handel beteiligten Großmächten, hat Marokko das eine durchgesetzt, daß die Zahl der staatlichen, den fremden Gesandtschaften und Konsulaten beigegebenen Schutzgenossen auf zwölf beschränkt und ihre Ernennung an das Erfordernis hervorragender der Schutzmacht geleisteter Dienste geknüpft wurde. Diese Festsetzung hat auch tatsächlich den Erfolg gehabt, daß das Institut der außerordentlichen Schutzgenossen der Mächte auf zwölf eingeschränkt worden ist und daß heute bei den meisten Mächten die Zahl der Schutzgenossen das erlaubte Maximum nicht erreicht. Von diesem Punkte abgesehen, stellt sich jedoch die Madrider Konvention als ein Mißerfolg der Wünsche des Sultans und auch als ein Mißerfolg, die schwierige und komplizierte Frage überhaupt zu regeln, dar. Das ist teils darauf zurückzuführen, daß die in Madrid versammelten Delegierten immer darauf aus waren, die Frage als eine Abart der im übrigen

Digitized by Google

Orient heimischen Konsulargerichtsbarkeit aufzufassen, während es sich hier von Anfang an vielmehr um einen Schutz gegen polizeiliche Übergriffe handelte, teils darauf, daß, nachdem das Institut der Schutzgenossen überhaupt erst einmal geschaffen war, die Verhältnisse stärker waren, als die in Madrid vorgeschlagenen Palliativmittel, deren Befolgung zudem fast in das Belieben der Betreffenden gestellt wurde, da keinerlei Kontrollinstanz für die genaue Beachtung der Konventionsbestimmungen vorgesehen war.

Einer der wichtigsten Punkte des Abkommens war, daß die Zahl der früher bereits auf zwei festgesetzten kaufmännischen Schutzgenossen nicht erhöht wurde, trotzdem das Bedürfnis nach einer Erweiterung der Anzahl entschieden vorlag, da mit zwei derartigen Schutzgenossen ein großes Geschäftshaus beim besten Willen nicht auskommen kann. Infolgedessen hat Frankreich nicht nur den in Marokko ansässigen französischen Kaufleuten sechs Simsare zugebilligt, sondern sogar Simsare für in Marokko gar nicht ansässige Firmen bestellt.

Im Gegensatz hierzu haben die übrigen Länder versucht, das entschieden vorhandene Bedürfnis nach einem vermehrten Schutz der mit europäischen Firmen arbeitenden marokkanischen Staatsangehörigen auf eine ordnungsmäßigere Weise zu befriedigen, wobei allerdings dem Bestreben der Marokkaner, das Einspruchsrecht der europäischen Kulturstaaten zu beschränken, entgegengetreten ist. Der Ausgangspunkt zu diesem Vorgehen ist die Wahrnehmung kaufmännischer Interessen bei Nichtprotegierten. Da hierüber die Madrider Konvention keine Bestimmungen enthält, sollte man eigentlich schließen, daß ein Anspruch darauf nicht besteht. Artikel 9 der Konvention enthält jedoch eine Anzahl von Beschränkungen, die gewissen näher bezeichneten Kategorien von marokkanischen Staatsangehörigen gegenüber, an denen Europäer ein mittelbares oder unmittelbares Interesse haben, bei Verhaftungen usw. beobachtet werden müssen, allerdings unter der ausdrücklichen Betonung, daß diese Leute nicht Schutzbefohlene sind. Diese Bestimmungen, deren wichtigste die ist, daß dem Konsul eine Anzeige von der vorzunehmenden Verhaftung zu machen sei, gehen bereits auf die Konvention vom Jahre 1863 zurück, deren Wortlaut dieses Erfordernis der Anzeige in einem Zusatz dahin erklärt, daß sie dem Konsul die Wahrnehmung der Interessen seiner Staatsangehörigen ermöglichen solle.

Trotzdem es dem Geiste der Madrider Konvention und den Zielen, die sie erstrebt, zuwiderläuft, auf Grund dieser Bestimmungen eine neue Art eines Schutzverhältnisses zuzulassen, hat die Praxis des Lebens darauf tatsächlich ein neues Schutzverhältnis begründet, das die früher bestehenden Schutzverhältnisse um das Mehrfache an Ausdehnung übertrifft. Dabei ist die Bestimmung der Madrider Konvention, daß diese Kategorien von Leuten, von deren eventueller Verhaftung der Konsul in Kenntnis zu setzen sei, nicht Schutzgenossen sind, im praktischen Leben und besonders im Bewußtsein der Eingeborenen, die einfach zwischen dem großen Schutz und dem kleinen Schutz unterscheiden, vollständig verloren gegangen, und ebenso dürfte sich die marokkanische Regierung, die bei ihrer mangelnden Registratur heutigen Tages kaum mehr die arabische Übersetzung des Wortlautes der Madrider Konvention haben dürfte, über die Herkunft und die rechtlichen Grundlagen dieses Schutzverhältnisses im unklaren sein.

Digitized by Google

Zwischen diesem Schutzverhältnis und dem den Simsaren gewährten Schutz bestehen aber auch einige Unterschiede, die man nicht übersehen darf. Zweifellos ist der Simsar, der wenigstens theoretisch der konsularischen Gerichtsbarkeit nach den Bestimmungen der Madrider Konvention untersteht, in viel weitgehenderer Weise der Einwirkung der heimischen Behörden entzogen, als der Mochalat, der Schutzbefohlene II. Klasse, der keine eigentlichen Pflichten dem fremden Staatsvertreter gegenüber übernommen hat und daher auch keinen eigentlichen Anspruch auf Schutz hat, sondern nur eine Konnexion — Mochalata — besitzt, die sich seiner in gewissen Fällen anzunehmen pflegt. Auch werden diese Mochalaten von seiten der Gesandtschaften nicht als Schutzbefohlene behandelt und unterstehen weder der Jurisdiktion noch der Polizeigewalt des Konsuls. Immerhin besteht an der gesetzmäßigen Behandlung dieser Persönlichkeiten durch die marokkanischen Behörden ein kaufmännisches Interesse, was den Konsul berechtigt, in Fällen von Unregelmäßigkeiten und Gesetzwidrigkeiten Vorstellungen zu machen und Einspruch zu erheben. Ist die Mochalata auch kein Privilegium, wie der eigentliche Schutz, so gewährt sie doch durch die Geschwindigkeit, mit der sie zwischen den auseinanderklaffenden Interessen der Behörden und der Kaufleute die Vermittlung des Konsuls als Regulator einschaltet, eine praktisch wertvolle Beschützung des Handels an Stellen, wo die Madrider Konvention keinen Schutz für notwendig erachtet hat.

Selbstverständlich ging das Bestreben des Sultans auf der Madrider Konferenz auch dahin, die im Grunde genommen zu Unrecht bestehende Steuerfreiheit der europäischen Schutzbefohlenen aufzuheben, deren einzigster Rechtstitel eben die Möglichkeit polizeilicher Schikane gewesen ist. Er fand für diesen Wunsch auch das nötige Entgegenkommen bei den Großmächten, allerdings unter der Voraussetzung einer angemessenen Steuerreform, durch die die bisherigen Mißstände beseitigt werden sollten. Infolgedessen wurde ein mit allen juristischen und verwaltungstechnischen Finessen ausgearbeitetes Reglement aufgestellt und angenommen, das jedoch nie den Ehrgeiz gehabt zu haben scheint, die Grenzen seines papierenen Daseins zu überschreiten und auch in die Praxis eingeführt zu werden. Zu Auseinandersetzungen über diesen Punkt ist es jedoch nie gekommen, da Sultan Mulay el Hassan von Anfang an von einer Besteuerung der Schutzgenossen, und zwar sämtlicher Grade, abgesehen hat, weil er den möglichen Einspruch fremder Konsuln als seiner Würde und seiner Souveränität zuwiderlaufend erachtete. Die Folge davon ist, daß heutigen Tages, wenn auch nicht de jure, so doch de facto sämtliche Simsare und die allermeisten Mochalaten steuerfrei sind. Auch wo die Mochalaten von den örtlichen Behörden zur Steuer herangezogen werden, interveniert gewöhnlich der Konsul und vereinbart mit dem Kaid ein angemessenes Pauschquantum. —

Selbstverständlich ist dieses unklare Verhältnis eine andauernde Quelle peinlicher und kleinlicher Inanspruchnahme der Konsulate, da jeder Mochalat, der, was im Grunde genommen ganz berechtigt ist, zur Markt- oder Torsteuer herangezogen wird, das als ein großes Unrecht empfindet, da er ja nur deshalb Mochalat geworden ist, um sich diesem Bürgerrecht der Steuerzahlung zu entziehen und infolgedessen mit mehr Wortreichtum, als unbedingt erforderlich ist, den Konsul vor den

Digitized by Google

Wagen seiner Interessen zu spannen bemüht ist. Denn vor dem Schreckensgespenst des Zahlens weicht selbst arabisches Phlegma.

Ein besonderes Kapitel beansprucht die Frage der Konsulargerichtsbarkeit. Wie aus den vorstehenden Ausführungen ersichtlich ist, beschränkte sich das Einspruchsrecht des Konsuls ursprünglich auf Maßnahmen der durch den Kaid repräsentierten Polizeigewalt und hatte durchaus nicht die Tendenz, die Kompetenz des geistlichen Schrägerichts irgendwie anzutasten. Dabei ist allerdings zu beachten, daß, wenn dem Schrägericht auch theoretisch dieselben Befugnisse zustehen, wie der Rechtspflege bei uns — ja sogar noch mehr, da das Schrägericht gleichzeitig eine geistliche Verwaltungsbehörde ist —, tatsächlich doch ein großer Teil dieser Befugnisse übergegangen ist an die ursprünglich in den Dienst des Schrägerichts gestellte Polizei- und Militärgewalt — so vor allem das ganze Strafrecht und ein Teil des Zivilrechts — und dem Schrägericht im allgemeinen nur das Grund- und Familienrecht verblieben ist. Allerdings mögen auch früher schon Fälle vorgekommen sein, wo sich bei Streitigkeiten zwischen protegierten und nichtprotegierten Marokkanern die Parteien dem Richterspruche des Konsuls unterworfen haben, doch ist das durchaus nicht die Regel gewesen und eher darauf zurückzuführen, daß die nicht protegierte Partei sich freiwillig damit einverstanden erklärt hat, ihre Angelegenheit dem Konsul zu unterbreiten, nur um überhaupt die Möglichkeit einer juristischen Entscheidung zu haben; denn in Marokko nimmt man auch das Recht, wo man es findet und fühlt sich nicht in seinen unveräußerlichen Menschenrechten gekränkt, wenn man nicht durch drei Instanzen bis ans Reichsgericht über die Zuständigkeit prozessieren kann. Diesen eigenartigen tief in den marokkanischen Verhältnissen begründeten Zustand hat man auf der Madrider Konferenz anscheinend nicht richtig erfaßt und in Analogie mit der konsularischen Gerichtsbarkeit im eigentlichen Orient ebenfalls eine Veränderung des Gerichtsstandes des Beschützten festgestellt, trotzdem dagegen die schwersten Bedenken vorliegen. Denn die europäische Rechtsauffassung, so sehr sie im einzelnen auch variieren mag, geht doch von ganz anderen Gesichtspunkten aus als die marokkanische, und ist in vielen Fällen, wie z. B. der Vielehe, auf den Marokkaner gar nicht anwendbar. Dazu kommt, daß eine Anzahl europäischer Rechtsmittel, wie z. B. gerade der Eid in unserer Form, dem Marokkaner unverständlich ist. So wird z. B. kein anständiger Marokkaner einer Geldsache wegen einen Eid leisten.

Tatsächlich hat diese der marokkanischen Rechtsauffassung zuwiderlaufende Einrichtung auch nur sehr allmählich Wurzel im marokkanischen Volke gefaßt, so daß eine Zeitlang die begründete Aussicht bestand, daß dieser Fremdkörper im marokkanischen Staatsleben von selbst ausgeschieden werden würde. Diese Hoffnung hat sich jedoch nach den Erfahrungen der letzten Jahre nicht erfüllt. Vielmehr ist die in den Verhältnissen gar nicht begründete, ursprünglich nur ausnahmsweise angewandte Konsulargerichtsbarkeit jetzt auf dem besten Wege, eine ständige Einrichtung zu werden, da gelegentlich die Konsuln in diesem ihnen durch die Madrider Konvention gewährten Institut ein willkommenes Mittel zur Ausdehnung ihrer Macht erblickten und schließlich auch die Schutzbefohlenen und selbst die Mochalaten sich daran gewöhnten und die konsularische Gerichtsbarkeit besonders da forderten, wo ihre Sache schlecht stand und sie keine Aussicht hatten, vor dem Schrägericht damit durchzukommen. Die Folge

Digitized by Google

davon ist, daß besonders von sittlich minderwertigen Individuen und in nicht ganz sauberen Fällen die Konsulargerichtsbarkeit angerufen wird, was natürlicher Weise nicht dazu beitragen kann, den fremden Gerichten die Sympathien und die Achtung der anständigen Marokkaner zu erwerben. Dadurch sind aber auch für die europäischen Staaten Verhältnisse geschaffen worden, die in ihrem eigenen Interesse nicht wünschenswert sind.

Der Grundgedanke der Prisengerichtsbarkeit.

Von Dr. Heinrich Pohl, Gerichtsassessor und Privatdozent in Bonn.

Wie im Landkriege, vollzieht sich auch im Seekriege die Aneignung feindlichen Staatseigentums ohne jede Formalität. Es ist nicht erforderlich, daß die Aneignung durch ein formelles Verfahren festgestellt werde. So gehen insbesondere die feindlichen Kriegschiffe gleich mit der Wegnahme in das Eigentum des kriegführenden Staates über. Dagegen vollzieht sich die Aneignung von Gegenständen des Privateigentums im Seekriege nach besonderen Grundsätzen, deren Inbegriff das Prisenrecht bildet. Schiff oder Ladung oder beides sind Gegenstand der Aneignung, sind Prise. Der Nehmestaat eignet sich die Prise an auf Grund eines rechtlich geordneten Verfahrens vor einem sogenannten Prisengericht. Das kann seit langer Zeit als Gewohnheitsrecht jedes einzelnen Seestaates bezeichnet werden; in mehreren Staaten ist das hergebrachte Rechtsinstitut der Prisengerichtsbarkeit auf eine gesetzliche Basis gestellt worden. Entscheidende Behörden sind Prisengerichte des Nehmestaates, des Kaptors. Nur in wenigen historisch nachweisbaren Fällen ist diese Regel durchbrochen worden. Hat ein Kriegsfahrzeug ein feindliches Kauffahrteischiff oder ein mit Konterbande beladenes Fahrzeug oder einen Blockadebrecher abgefaßt und angehalten, so steuert es die Prise in der Regel womöglich in einen Hafen des Kriegführenden. Das Prisengericht tritt in Tätigkeit, um festzustellen, ob die Beschlagnahme gerechtfertigt war. Die Feststellung geschieht nach Maßgabe der vom Nehmestaat als verbindlich anerkannten Sätze des materiellen Prisenrechts.

Auch wenn kein von der Beschlagnahme Betroffener vor das Prisengericht tritt, hat dieses über die Rechtmäßigkeit der Prise abzuurteilen. In der Regel ist das Verfahren vor den Prisengerichten ein Reklamationsverfahren. Es wird vermutet, daß die Prise rechtmäßig gemacht worden ist; doch ist dem Betroffenen die Führung des Gegenbeweises freigestellt.

In den meisten Fällen haben sich die Prisengerichte mit Streitigkeiten über die Wegnahme von Gütern zu befassen, die als Konterbande beschlagnahmt worden sind. Noch im russisch-japanischen Kriege hatten die Prisengerichte beider Belligerenten darüber zu erkennen, ob die beschlagnahmte Baumwolle sich zur Fabrikation von Schießbaumwolle eigne, ob gewisse Maschinen und Eisenfabrikate zur Herstellung von

Digitized by Google

Waffen oder Eisenbahnen oder Telegraphen verwendet werden könnten, ob die Lebensmittel für feindliche Streitkräfte bestimmt gewesen seien usw. Ist das Schiff neutral und die Ladung keine Konterbande, so ist die Beschlagnahme, abgesehen von einigen minder wichtigen Fällen, unzulässig, vorausgesetzt, daß die Aufbringung nicht wegen Blockadebruches erfolgt ist.

Zu einem prisengerichtlichen Verfahren kommt es auch dann, wenn das nehmende Kriegschiff im Falle der Notwendigkeit das aufgebrachte Schiff zerstört hat. Im letzten Kriege haben russische Kreuzer neutrale Handelsschiffe auf hoher See angehalten und versenkt, weil sie Kriegskonterbande geführt hätten und es nicht möglich gewesen sei, sie mit Sicherheit vor ein Prisengericht zu führen. Fälle dieser Art werden auch in Seekriegen der Zukunft nicht selten, ja, sie werden aller Voraussicht nach wesentlich häufiger zu verzeichnen sein. Zwar ist es nicht erforderlich, daß die Prise in einen Hafen des Nehmestaates gebracht werde, um überhaupt ein prisengerichtliches Verfahren zu ermöglichen. Das ergibt sich für die Vertragsmächte des Haager Abkommens betreffend die Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Falle eines Seekrieges vom 18. Oktober 1907 aus Artikel 21 bis 23 dieses Abkommens. Danach dürfen Prisen nur bei Seeuntüchtigkeit, wegen ungünstiger See sowie wegen Mangels an Feuerungsmaterial oder an Vorräten auch in einen neutralen Hafen gebracht werden. Um die Zerstörung von Prisen durch die Wegnehmenden zu verhüten, kann der neutrale Staat die Einbringung von Prisen in Seehäfen zum Zweck der Verwahrung bis zum Urteil des nationalen Prisengerichts gestatten.

Die ursprüngliche Aufgabe der Prisengerichte war die Kontrolle der Kaperschiffe. Der Ursprung aller Prisengerichtsbarkeit liegt in der Zeit, wo der Staat das Bedürfnis empfand, zur Schädigung des Feindes auf See private Unternehmer heranzuziehen. Die Entstehungsgeschichte der Kaperei ist die Entstehungsgeschichte der Prisengerichtsbarkeit. Ihr Grundgedanke kann nur aus der Geschichte des Instituts der Kaperei entnommen werden.

Die Kaperei ist ein Stück der Kriegführung, obwohl die Kaperschiffe selbst in erster Linie nicht sowohl auf die Vernichtung und Schädigung des Feindes ausgehen als auf eigenen Gewinn. Non privatum, sed publicum privatim bellum gerunt. Der Kaper ist ein Teil der kriegführenden Macht des Staates, ein Mitträger seiner militärischen Ehre; von einem Staate, nicht notwendig dem Staate, welchem er angehört, hat er die Ermächtigung zu Feindseligkeiten. Von dem ermächtigenden Staate wird er kontrolliert. Aber die staatliche Kontrolle des Autorisierenden äußert sich nur in beschränkter Weise. Im allgemeinen ist der Kaper in seinen Bewegungen frei, er handelt im einzelnen Falle aus eigenem Entschluß, ohne Befehl eines Vorgesetzten, selbst abwägend Gefahr und lockenden Gewinn. Gerade dieser Umstand begründet die Besorgnis, daß er, weit eher als die reguläre Kriegsflotte, sich Rechtsverletzungen zuschulden kommen läßt. Und zwar nicht nur zu fremdem, sondern auch zum Schaden des Staates, der ihm den Kaperbrief erteilt hat, und zum Schaden seiner Untertanen. Es besteht die Gefahr, daß die Kaperschiffe zu wirklichen Piratenfahrzeugen werden. Daher entwickelt sich schon sehr früh in der Gesetzgebung der Seestaaten eine Reihe von Garantien gegen Mißbrauch, und zwar schon seit dem Ende des 13. Jahrhunderts, zuerst in den italienischen Seestädten. Außer dem Erfordernis

Digitized by Google

des Kaperbriefes waren den Übergriffen der Kaper zu steuern bestimmt: der Schwur des Schiffseigners und der Besatzung, den Untertanen des Souveräns und seiner Verbündeten keinen Schaden zuzufügen, die von den Kapern erforderte Sicherheitsleistung und die Bestätigung jeder Prise durch gerichtliches Erkenntnis. Die Souveräne waren durch mannigfache Umstände genötigt, die Kaper in Schranken zu halten und zu überwachen. Sie sahen sich veranlaßt, eine möglichst scharfe Grenzziehung zwischen rechtmäßigen und verbotenen Prisen vorzunehmen. Die Klagen der Nachbarn, die mit ihnen in Frieden standen, und die Rücksicht auf verbündete Souveräne erforderten eine Kontrolle und Schutz gegen Willkür. Denn sonst blieb dem geschädigten Untertan des Nachbarn kein anderer Weg, als dem eignen Souverän seine Sache vorzutragen und von ihm einen Repressalienbrief zu erwirken; davon werden wir alsbald des Näheren zu sprechen haben. Der Repressalienbrief bedrohte dann das Eigentum der Untertanen des anderen Souveräns, der den Kaperbrief erteilt hatte. So diente im letzten Grunde die Aufstellung von Garantien gegen Übergriffe der Kaper dem Schutz der eignen Untertanen. Allzu scharf durfte man die Kontrolle nicht gestalten, schon um die Kaper, deren man zur Kriegführung bedurfte, nicht zu entmutigen. Die staatliche Kontrolle über die Kaperschiffe mag zeitweise überwiegend rein militärischen Zwecken gedient haben. Der Souverän hatte ein Interesse an ihrer guten Equipierung und daran, daß nicht allzu schwache Fahrzeuge seine Kriegsehre gefährdeten. Anfangs blieb man bei Repressivmaßregeln. Im Prisenprozeß wurden den Opfern der Kaper Entschädigungen zugesprochen und auch wohl in schlimmen Fällen kriminelle Strafen über die Unternehmer verhängt.

Die Erteilung der staatlichen Autorisation, welche in den Kaperbriefen (lettres de marque) verbrieft war, hatte ihr Analogon in der Autorisierung zur sogenannten course de représailles, die heute völlig verschwunden ist. Die Bezeichnung lettres de marque wurde ursprünglich nur für diese letztere Art von course verwendet und erst seit dem Ende des 18. Jahrhunderts allgemein auf die course de guerre übertragen. Der Gedanke, welcher der course de représailles, dieser Art von bellum particulare, zugrunde liegt, hat auf das Rechtsinstitut der Kaperei einen großen Einfluß ausgeübt. Für sie zunächst hat sich eine Reihe von Präventivmaßregeln entwickelt, die dann in Kriegszeiten auf die Kaperei übertragen wurden. In Frankreich ergaben sich erst zu Anfang des hundertjährigen Krieges mit der Jurisdiktion des Admirals feste Gebräuche in dieser Hinsicht, die dann in sorgfältig vorbereiteten königlichen Ordonnanzen kodifiziert wurden. Das Rechtsinstitut der Repressalienbriefe ist für den Ursprung und die erste Ausgestaltung der Prisengerichtsbarkeit von Bedeutung gewesen trotz so vieler Verschiedenheiten zwischen den beiden Arten von course. Die Kaperei setzte stets das Bestehen eines Kriegszustandes voraus, die Repressalienbriefe wurden im vollen Frieden erteilt und hatten durchaus nicht den Abbruch freundschaftlicher Beziehungen zwischen den beteiligten Souveränen zur notwendigen Folge. Sie wurden auf Ansuchen geschädigter Privatpersonen gegeben und ermächtigten sie, sich das ihnen in einem anderen Staate verweigerte Recht selbst zu verschaffen. War ihnen in dem anderen Staate von einem Individuum ein Unrecht zugefügt worden und hatten dessen Gerichte oder sonstige Behörden sie mit ihren Ansprüchen abgewiesen, so wandten sie sich an ihren eigenen Souverän oder dessen zur Prüfung solcher Fälle generell er-

Digitized by Google

mächtigte Gerichtsbehörden. Wurde die Beschwerde als begründet erachtet, so erhielt der Beschwerdeführer einen Mark- oder Repressalienbrief, der aber erst nach vergeblicher Verwarnung des fremden Souveräns vollstreckbar war. Der Inhaber eines solchen Briefes war berechtigt, sich an den Gütern des Schädigers und seiner Landsleute schadlos zu halten. Er durfte soviel von ihren Gütern wegnehmen, bis sein Schaden völlig gedeckt war. Diese Wegnahme fremden Gutes vollzog sich entweder im eigenen Lande oder außerhalb der Grenzen. War der Geschädigte ein reicher Reeder, so eröffnete er die Jagd auf alle Schiffe und Waren der fremden Nation, deren Angehörige ihn geschädigt hatten. Dieses Sichselbstbezahltmachen vollzog sich unter der Kontrolle der gerichtlichen Autorität. Sollte ein derartiges Vorgehen nicht zur Quelle beständiger Beunruhigung des gesamten Verkehrs zwischen den beteiligten Ländern werden, so mußte diese Kontrolle eine möglichst strenge und wirksame sein. Denn ein leichtfertiges Erteilen von Mark- oder Repressalienbriefen und noch mehr eine Überschreitung der in solchen Briefen gegebenen Ermächtigung, rief notwendigerweise entsprechende Gegenmaßregeln, vor allem die Erteilung von lettres de contremarque des anderen Staates hervor, worauf dann wieder mit neuen Markbriefen erwidert wurde usf. Das System von gesetzlichen Kontrollmitteln wurde mit den durch die Eigenart beider Institute bedingten Änderungen in den Kaperordnungen auf das Kaperwesen übertragen und lebte in ihm fort, nachdem die Repressalienbriefe längst außer Übung gekommen waren. Diese Übertragung lag nahe. Dieselben Großreeder und Großkaufleute, die an den Souverän mit dem Gesuch um Erteilung von Repressalienbriefen herantraten, mochte der Gewinn locken, den die Kaperei versprach. Dazu kam, daß den staatlichen Seebehörden auch im übrigen die Ordnung und Kontrolle der Seeangelegenheiten immer mehr anheimfiel. So große Dienste die Schiffe der Reeder als Kaperschiffe leisteten, so unzweifelhaft oft wahre Vaterlandsliebe sie dem Souverän sich zur Verfügung stellen ließ, und so sehr die Souveräne die Kaperei, die nicht selten der regulären Marine geschulte Kräfte lieferte, ermutigten, so lag es doch im Interesse der Souveräne, der Gefahr des Mißbrauchs zu steuern, der mit der Erteilung von Kaperbriefen wie mit dem Repressalienverfahren untrennbar verbunden schien. Hier wie dort führten die gleichen Bedürfnisse zu gleichen Rechtsbildungen. Es galt, die Ausartung in Piraterie zu verhüten oder wenigstens gegen die im Einzelfall geschehene Überschreitung der Befugnisse vorzugehen und Abhilfe zu schaffen. Solange die Kaperei besteht, ist der innere Grund und der letzte Zweck der Prisengerichtsbarkeit das Inschrankenhalten der Kaper.

Das Institut der Prisengerichtsbarkeit hat viel von seiner Bedeutung verloren, seitdem zwischen den Signatarmächten der Pariser Seerechtsdeklaration vom 16. April 1856 und den ihr beigetretenen Staaten die Kaperei „abgeschafft ist und bleibt". Doch sind die Maschen der Deklaration so weit, daß es jedem Staat ein Leichtes ist, die knappen Sätze von 1856 nach seiner Façon auszulegen und im Rahmen dieser Sätze seinen Interessenstandpunkt zu wahren. Was ist Kaperei? Darüber gehen die Meinungen weit auseinander. Es sei hier nur erinnert an den Erlaß des Königs Wilhelm vom 24. Juli 1870 über die Einrichtung einer freiwilligen Seewehr, die allerdings nie ins Leben getreten ist. Verstieß der Erlaß gegen das Kapereiverbot der Seerechtsdeklaration von 1856? Wie dem auch sei, jedenfalls sind die Prisen, die

Digitized by Google

in den Kriegen der letzten Zeit gemacht wurden, noch bedeutend genug, um einer Institution, welche ihr Schicksal besiegelt, die größte Beachtung zu schenken. Obgleich im spanisch-nordamerikanischen Kriege keine Kaper in Tätigkeit traten, brachte der Verkauf der genommenen spanischen Schiffe und Ladungen trotz der kurzen Dauer der Kriegsoperation die Summe von 700 000 Dollars ein. Wie aus dem neuerdings durch K. Marstrand-Mechlenburg zugänglich gemachten prisengerichtlichen Entscheidungsmaterial Japans hervorgeht, hat auch im ostasiatischen Kriege die Ausübung des Prisenrechts in der Aktion der Kriegführenden eine nicht geringe Rolle gespielt.

Die von der zweiten Haager Völkerrechtskonferenz beschlossene Errichtung eines Internationalen Prisenhofs hat vielfach in der Darstellung der bisherigen, noch heute in Kraft stehenden Gestaltung des formellen Prisenrechts in den verschiedenen Staaten dazu geführt, die Mängel und Schäden des bisherigen Zustandes maßlos zu übertreiben und die Bedeutung des Haager Entwurfs ebenso maßlos zu überschätzen. Es ist keineswegs richtig, daß es hier gilt, das Recht in eine Materie einzuführen, die bis jetzt der Willkür und Gewalttätigkeit anheimgegeben war; es ist nicht wahr, daß bis jetzt die in Frage stehenden Privatinteressen ohne wirksamen Schutz waren. Die nationalen, d. h. die von einem Staate allein besetzten Prisengerichte sind bestimmt und wohl geeignet, einen solchen Schutz, wenn auch in unvollkommener Weise, zu gewährleisten. Freilich sind Mißbräuche und Rechtsbeugungen in Zeiten des Ringens großer Seemächte um ihre Existenz nicht selten. Doch waren in den meisten Fällen, in denen über ungerechte Prisengerichtserkenntnisse geklagt wurde, „ungerecht" nicht die Erkenntnisse, sondern der Klageführende empfand das Recht des Nehmestaates, welches vom Prisengericht anzuwenden ist, als ungerecht, d. h. als seinen Interessen nachteilig. Und man darf nicht übersehen, daß die heftigsten Angriffe gegen die nationale Prisengerichtsbarkeit aus einer Zeit stammen, die jetzt schon weit hinter uns liegt, jedenfalls nicht aus den letzten Jahrzehnten. Den wenigen Fällen, in denen in neuerer Zeit die Unparteilichkeit der „nationalen" Prisenrichter ernstlich angezweifelt wurde, kann man auch Sprüche internationaler Kommissionen gegenüberstellen, die auch sicherlich nicht über jeden Verdacht der Parteilichkeit erhaben sind. Es ist nichts anderes als eine willkürliche Behauptung, daß die Staatsangehörigkeit einen Richter in allen Prozessen, an welchen eine Person seiner Nationalität beteiligt ist, der Parteilichkeit verdächtig macht. Daß jemals ein internationaler Prisenhof ins Leben tritt, dessen Mitglieder „sozusagen ohne Nationalität" sind, ist lediglich ein — nicht einmal schöner — Traum. Gewiß soll auf der anderen Seite nicht geleugnet werden, daß namentlich in erregten Kriegszeiten die Sprüche der Prisengerichte nicht immer einwandfrei sind. Es erscheint nur zu begreiflich, daß es einem Prisengericht nicht immer leicht wird, in seinem Urteil zum Ausdruck zu bringen, daß Kommandanten von Kriegschiffen des eignen Staates Akte der Willkür oder voreilige Beschlagnahmen vorgenommen haben, die sich nicht aufrechterhalten lassen. Aber ohne weiteres zu behaupten, daß ein nationales Prisengericht Parteigericht ist, geht entschieden zu weit. Bergbohm hat längst darauf hingewiesen, daß man hier an die Prisengerichte ungerechtfertigterweise Anforderungen stellt, die z. B. an ein staatliches Strafgericht zu stellen niemand einfällt: „Für den Staat, dem aus einer Tat auf Grund des vom Staate gegebenen Gesetzes ein Strafanspruch erwachsen ist, verfolgt der Staatsanwalt vor dem

Digitized by Google

vom Staate ernannten Strafgericht, das nach der Prozeßordnung des Staates zu verfahren hat, den Verbrecher, an dem schließlich ein Staatsbeamter die Strafe vollzieht. Und doch hält niemand das staatliche Strafgericht für ein Parteigericht."

Die Organisation der Prisengerichtsbarkeit richtet sich nach dem besonderen Rechte jedes Staates. Vom Standpunkt der Rechtsordnung jedes einzelnen Staates aus ist die Frage zu beantworten, ob die Prisengerichte wirkliche Gerichte sind. Die verschiedenen Gesetzgebungen weichen sehr von einander ab. Herkömmlich faßt man sie in drei Gruppen zusammen, je nach dem Charakter des Prisengerichts und der Befähigung der amtierenden Richter; man unterscheidet das judiziäre, das administrative und das gemischte System. Als Vorbilder gelten für das erste die Organisation der englischen, für das zweite die Organisation der französischen und für das dritte die Organisation der preußischen Prisengerichte. Welches System das Deutsche Reich annehmen wird, ist ungewiß. Nach dem Reichsgesetz betreffend die Prisengerichtsbarkeit vom 3. Mai 1884 (R. G. Bl. S. 49) erfolgt die Entscheidung über die Rechtmäßigkeit der in einem Kriege gemachten Prisen durch besondere Behörden (Prisengerichte); der Sitz der Prisengerichte, ihre Zusammensetzung, das Verfahren vor denselben sowie die Verpflichtung anderer Behörden des Reichs oder der Bundesstaaten in Prisensachen mitzuwirken, wird durch Kaiserliche Verordnung bestimmt.

Literatur.

1. Bergbohm: Staatsverträge und Gesetze als Quellen des Völkerrechts. 1877.
2. Bischof: Grundriß des positiven öffentlichen internationalen Seerechts. 1868.
3. A. del Vecchio und E. Casanova: Le rappresaglie nei comuni medievali e specialmente in Firence. Bologna 1894.
4. A. Dumas: Étude sur le jugement des prises maritimes en France jusqu' à la suppression de l'office de l'amiral 1627. Paris 1908.
5. Derselbe: Le conseil des prises sous l'ancien régime (in Nouvelle revue historique. 29e année. No. 4).
6. F. Gairal: La course et les corsaires à propos du récent conflit hispano-americain (in Revue catholique des institutions et du droit. Lyon 1898).
7. Ruggiero Lanza: Istituzioni di diritto giudiziario marittimo. Napoli 1899.
8. Jules le Brettevillois: Des tribunaux de prises maritimes. Poitiers 1902.
9. G. F. v. Martens: Versuch über Caper, feindliche Nehmungen und Wiedernehmungen. 1795.
10. René de Mas Latrie: Du droit de marque ou droit de représailles au moyen-age. Paris 1866.
11. Toyoji Watanabe: Das Prisenverfahren mit besonderer Berücksichtigung des japanischen Prisenrechts. (Dissertation.) Jena 1903.
12. C. F. Wurm in v. Rotteck und Welcker's Staats-Lexikon. Bd. 13, 1842, S. 138 ff.

Digitized by Google

Die Heißdampf-Ventilmaschinen-Anlage des Artillerietenders „Drache".

(Mit 14 Abbildungen im Text und auf besonderen Tafeln.)

I. Allgemeines über Heißdampf und Schiffsventilmaschinen.

Wenn auch neuerdings das Hauptinteresse aller Marineinteressenten dem Schiffsdampfturbinenbau zugewandt und der Umfang, in dem Dampfturbinen als Schiffsantriebsmaschinen Verwendung finden, ständig im Wachsen begriffen ist, so lohnt es sich doch, neben den Errungenschaften auf turbinentechnischem Gebiete auch die Fortschritte näher zu verfolgen, die im Kampfe mit ihrem sieggekrönten jüngeren Konkurrenten die Schiffskolbenmaschine macht. War man, besonders in Turbinenfachkreisen, längere Zeit hindurch der Ansicht, daß die Kolbenmaschine annähernd den Gipfel ihrer Vollkommenheit erreicht habe und bei ihr eine Weiterentwickelung sowohl nach der thermischen als auch nach der mechanischen Seite hin nicht mehr zu erwarten sei, so ist diese Meinung widerlegt worden durch die Erfolge, die in neuerer Zeit mit Heißdampfventilmaschinen — insbesondere allerdings an ortfesten, aber doch auch an einigen Schiffsmaschinen dieser Art — erzielt worden sind.

Die Frage der Verwendung überhitzten Dampfes ist schon um die Mitte des vorigen Jahrhunderts angeschnitten und eingehend erörtert worden. Nach den ersten von Hirn angestellten Untersuchungen wurden verschiedene Überhitzerkonstruktionen ausgeführt, von denen man jedoch wieder Abstand nehmen mußte, als durch die Steigerung der Arbeitsspannung des Dampfes auch dessen Sättigungstemperatur mehr und mehr stieg. Einerseits ließen die damals gebräuchlichen Packungs- und Schmiermaterialien eine weitere Erhöhung der Dampftemperatur nicht mehr zu, anderseits fanden die Konstrukteure noch sehr erhebliche Schwierigkeiten darin, die Laufflächen der Dampfzylinder so zu stützen und auszugestalten, daß diese auch bei hoher Dampftemperatur keinerlei Veränderungen ihrer Form erfahren konnten. Erst die neuere Zeit hat hierin Wandel geschaffen. Man hat gelernt, schädlichen Wärmeverziehungen vorzubeugen, die heute eingeführten Mineralöle vertragen Dampftemperaturen bis zu 350° und selbst 400° C., und die jetzt gebräuchlichen Metallpackungen werden auch durch noch höhere Wärmegrade noch nicht nachteilig beeinflußt; endlich aber haben die neuerdings von verschiedenen Konstrukteuren, insbesondere von dem Ingenieur Dr. Ing. Wilhelm Schmidt, Cassel, geschaffenen, den modernen Schiffskesselsystemen gut angepaßten Überhitzerkonstruktionen die Möglichkeit geliefert, die mit der Verwendung des Heißdampfes verbundenen Vorteile für den Schiffsmaschinenbau und im besonderen auch für den Seeschiffsmaschinenbau zur Geltung zu bringen.

Bei ortfesten Anlagen, bei denen auf Gewichtsvermehrung in gewissen Grenzen keine Rücksicht genommen zu werden braucht und Raum im allgemeinen reichlich zur Verfügung steht, kann die Dampfüberhitzung durch Ausnutzung der in den Rauchgasen nach ihrem Austritt aus dem eigentlichen Dampfkessel noch enthaltenen Wärme ohne jede Brennstoffvermehrung, also ohne Erhöhung der Brennstoffkosten bewirkt werden. Bei Schiffskesseln ist zwar die Anordnung derartiger Abgase- oder indirekt gefeuerter

Digitized by Google

Überhitzer im allgemeinen nicht angängig, weil sie wegen der verhältnismäßig geringen Temperaturdifferenzen zwischen Heizgasen und Dampf zu umfangreich und schwer ausfallen würden, doch ist der Mehraufwand an Brennstoff, der zum Betriebe sogenannter direkt gefeuerter Überhitzer erforderlich ist, bei richtiger und zweckmäßiger Konstruktion der betreffenden Apparate nicht so erheblich, daß die Vorteile des Heißdampfes dadurch aufgehoben würden.

Der Hauptnutzen, den die Verwendung überhitzten Dampfes bringt, liegt in der Erhöhung des thermodynamischen Wirkungsgrades. Hieran reiht sich als weiterer Vorteil die Einschränkung oder gänzliche Vermeidung der Dampfkondensation. Bei Dampfturbinen kommen die Gehäusewandungen stets mit Dampf annähernd gleichen Wärmeinhalts in Berührung; aber die trotzdem bei Sattdampfbetrieb unvermeidliche Kondensation ist — abgesehen von dem direkten Dampfverlust, durch den das verfügbare Wärmegefälle sich verringert — insofern schädlich, als wegen der durch den Wassergehalt des Dampfes vermehrten Reibung der Wirkungsgrad herabgesetzt wird und überdies auch das in die Turbinenschaufeln gelangende Niederschlagwasser auf deren Material nachteilig einwirken und zu Betriebstörungen Veranlassung geben kann. Ungünstiger noch liegen die Verhältnisse bei Kolbenmaschinen. Im Betriebe nimmt bekanntlich das Zylindermaterial annähernd eine Dampftemperatur an, die zwar höher als die Temperatur des den betreffenden Zylinder nach vollbrachter Arbeitsleistung verlassenden Dampfes, jedoch erheblich niedriger als die Temperatur des Zudampfes ist. Infolgedessen wird bei Naßdampfkolbenmaschinen der zunächst einströmende Dampf an den kälteren Zylinderwandungen stark abgekühlt und kondensiert zum Teil, bevor er Nutzarbeit geleistet hat. Dieser bedeutende Verlust, den selbst die beste Zylinderisolation nicht zu verhindern vermag, wird auch durch das später eintretende Nachverdampfen des Niederschlagwassers nicht annähernd wieder aufgehoben. Man hat ihn durch die Einführung mehrerer Expansionstufen, vielfach auch durch Anordnung von Dampfmänteln einzuschränken versucht; beide Maßnahmen komplizieren aber die Anlage und vermehren Raumbedarf, Gewicht und Anlagekapital, und die Dampfmäntel bedingen ihrerseits wieder Wärmeverluste und haben häufig genug den erhofften wirtschaftlichen Erfolg nicht gebracht. Das Kondensieren des Zudampfes wird nun wesentlich verringert oder ganz verhindert, wenn der Dampf ausreichend überhitzt in den Zylinder gelangt, weil er jetzt auch bei Wärmeentziehung seine Eigenschaft als Dampf beibehält und also arbeitsfähig bleibt. Dabei ist die Anordnung von Dampfmänteln überflüssig, und es ist weiterhin die Möglichkeit gegeben, zu der einfacheren und billigeren Kompoundmaschine zurückzukehren, da bei Überhitzung die Drei- und Vierfachexpansion in wirtschaftlicher Beziehung nur noch unbedeutende Vorteile vor der Verbundmaschine erwarten lassen. Bei dieser Gelegenheit sei nebenbei bemerkt, daß in kleinen Naßdampfmaschinen das Kondensieren des Frischdampfes verhältnismäßig mehr in die Erscheinung tritt als in großen, weil die Leistungen der Zylinder bei größer werdenden Durchmessern schneller wachsen als die abkühlenden Flächen. Hierin liegt der Grund dafür, daß die Dampfüberhitzung bei ortfesten Anlagen früher ihrem Werte nach erkannt und gewürdigt wurde und daher schneller zur Einführung gelangte, denn an Land handelt es sich meist um kleinere Einheiten, die noch dazu vielfach als Zweifach- oder gar nur Einfachexpansionsmaschinen ausgeführt

Digitized by Google

sind, während bei Seeschiffen größere Leistungen, also auch größere Zylinderabmessungen sowie die Anwendung dreier Expansionstufen seit langem die Regel bilden.

Bei allen Arten von Dampfantriebsmaschinen wirkt ferner der Umstand günstig, daß der Heißdampf ein schlechteres Wärmeleitungsvermögen besitzt als Naßdampf, so daß also der Wärmeaustausch mit den Zylinder- und Gehäusewandungen und damit der Wärmeverlust geringer wird als bei letzterem.

Der überhitzte Dampf ist aber auch spezifisch leichter und leichtflüssiger als der gesättigte; deshalb können unbedenklich in Rohrleitungen, Kanälen, Steuerorganen usw. höhere Dampfgeschwindigkeiten zugelassen, d. h. kleinere Querschnitte angewendet werden, ohne daß wesentliche Drosselungen zu befürchten wären, so daß einerseits das Gewicht, anderseits die Wärme ausstrahlenden und daher Verluste bedingenden Oberflächen der dampfführenden Teile geringer werden. Bei Kolbenmaschinen tritt hierzu noch die Möglichkeit, aus demselben Grunde höhere Kolbengeschwindigkeiten zuzulassen, als dies bei Naßdampf angängig ist, also bei gleichbleibendem Hub die Umdrehungzahl zu vergrößern, vorausgesetzt natürlich, daß dies die Rücksicht auf den Wirkungsgrad der Propeller noch gestattet. Die Erhöhung der Tourenzahl ist aber für die Antriebsmaschine aus zwei Gründen vorteilhaft: erstens erlaubt sie eine Gewichtserleichterung der Maschine und zweitens wirkt sie wiederum auf Verminderung der Wärmeverluste hin. Durch den Arbeitsprozeß im Dampfzylinder wird nämlich, wie schon oben angeführt, zu verschiedenen Zeiten eine verschiedene Temperatur des im Zylinder befindlichen Dampfes bedingt; es ist klar, daß diese regelmäßig bei jedem Kreisprozeß wiederkehrenden Temperaturschwankungen an der inneren Oberfläche der Wandungen Wärmeschwingungen erzeugen, die jedoch umsoweniger in das Innere des Zylindermaterials einzudringen vermögen und demgemäß umsoweniger zu Verlusten führen können, je schneller die Schwankungen aufeinander folgen.

Alle die Wirtschaftlichkeit der Anlagen fördernden Momente gestatten natürlich bei gleichbleibender Maschinenleistung eine Verkleinerung der Kesselanlage und damit wiederum eine Gewichtsersparnis.

Daß der Heißdampfbetrieb — insbesondere für Seeschiffe — auch gewisse Schwierigkeiten mit sich bringt, liegt auf der Hand. Bei Dampfturbinenanlagen erstrecken sie sich einerseits auf das Schaufelmaterial, anderseits auf die Konstruktion der Überhitzer; dagegen hat bis in die neueste Zeit bei Kolbenmaschinen die Frage der Schmierung die weitaus größte Rolle gespielt, ja, sie hat sogar lange Zeit von der Verwendung des Heißdampfes für Seeschiffe geradezu abgeschreckt, weil man annahm, daß bei überhitztem Dampf wegen des Fehlens der Zylinderkondensation größere Ölmengen den Zylinderwandungen zugeführt werden müßten und diese Ölmengen, sofern sie nicht durch besondere, Raum und Gewicht beanspruchende und die Anlagekosten erhöhende Reinigungsapparate aufgenommen werden, eine Gefahr für die Kessel bedingen. Daß die Befürchtungen dieser Art nicht unbegründet sind, wird aus den späteren Ausführungen klar werden; hier sei nur bemerkt, daß auch diese Schwierigkeit als im wesentlichen überwunden gelten kann.

Für Kolbenmaschinen zwingt ferner die Anwendung auch nur mäßig überhitzten Dampfes bereits dazu, von den bei Handelsschiffsmaschinen sonst viel benutzten

Digitized by Google

Flachschiebern abzusehen. Eine einigermaßen ergiebige Dampfüberhitzung macht es aber erforderlich, Schieberkonstruktionen überhaupt zu vermeiden, weil selbst Kolbenschieber ihrer Bauart und Wirkungsweise nach für Heißdampf ungeeignet sind; gleitende Reibung muß bei diesem möglichst vermieden werden. Hier tritt nun als vollwertiger und notwendiger Ersatz die Ventilmaschine ein.

Ventilmaschinen sind an Land seit langer Zeit in Gebrauch und haben sich bestens bewährt. Die bei ihnen erreichbare Verkleinerung der schädlichen Räume und Verringerung der Kondensationsverluste, das im allgemeinen bessere Dichthalten und die geringe Abnutzung der Dichtungsflächen, die kleine Masse der Steuerorgane und ihre verhältnismäßig niedrige Dampfbelastung, durch die ein besonders leichtes Steuerungsgestänge ermöglicht wird, sind nicht zu unterschätzende Vorteile vor den Schiebersystemen. Aber die für ortfeste Anlagen unbedenklich verwendbaren Konstruktionen, so z. B. die an Land vielfach angewendeten Ausklinksteuerungen, lassen sich nicht ohne weiteres auf Schiffs- und zumal Seeschiffsmaschinen übertragen, weil die auf schwankem Schiff arbeitenden und Unregelmäßigkeiten im Betriebe stark ausgesetzten Antriebsmaschinen zum Teil ganz anderen Betriebsbedingungen unterworfen sind. An Bord kann nur eine durchaus zwangläufige Steuerung — sei sie nun kraft- oder paarschlüssig, d. h. unter der Einwirkung einer Feder oder ohne eine solche zwangläufig — den unbedingt an die Betriebsicherheit zu stellenden Anforderungen genügen, und Einfachheit der ganzen Anlage und besonders der Steuerung ist eine Hauptbedingung. Die Einführung der Ventilmaschine auf Seeschiffen war daher erst durch Auffindung einer Konstruktion ermöglicht, die an Einfachheit und Betriebsicherheit wenig mehr zu wünschen übrig ließ.

Vorbildlich nach dieser Richtung hin ist die von Hugo Lentz angegebene, zwangläufig-kraftschlüssige Ventilsteuerung geworden, die daher in neuerer Zeit auch auf Seeschiffen teils in der Original-, teils in etwas veränderter Gestaltung mehrfach Anwendung gefunden hat. Sie ist einfach und übersichtlich, gestattet eine Steigerung der Umdrehungzahl bis auf etwa 400 in der Minute und regelt den Dampfzu- und -austritt in einwandfreier Weise, ohne daß Stöße in den Steuerungsorganen auftreten oder Schläge hörbar werden. Soweit bekannt geworden ist, haben die bisher gebauten Schiffsantriebsmaschinen dieses Systems denn auch in jeder Beziehung anstandslos gearbeitet.

II. Der Artillerietender „Drache".

Die vorstehend besprochenen Gesichtspunkte, die zwar dem Fachmann nichts Neues bieten können, jedoch in gedrängter Kürze einen Einblick in die für die Einführung der Heißdampfventilmaschinen maßgebenden Verhältnisse gewähren und daher einem großen Teile des Leserkreises der „Marine-Rundschau" vielleicht willkommen sein werden, haben der Marineverwaltung den Hauptanlaß gegeben, auf dem Artillerietender „Drache", der im Jahre 1907/08 auf der Fried. Krupp A. G. Germania-Werft, Kiel-Gaarden, erbaut worden ist, einen Versuch mit Heißdampfventilmaschinen System Lentz unter Anordnung Schmidtscher Überhitzer zu machen. Eine ausführliche Beschreibung der Kessel- und Maschinenanlage dieses Schiffes nebst Erprobungs- und Betriebsergebnissen ist vom Verfasser mit Genehmigung des Reichs-Marine-Amts

Digitized by Google

und der Erbauer in der Zeitschrift „Schiffbau", Hefte 11, 12, 13 und 14 des Jahrgangs 1910 veröffentlicht worden, worauf alle diejenigen Leser hingewiesen sein mögen, die für die Konstruktionen ein eingehendes Interesse bekunden. Zweck der folgenden Zeilen soll es nur sein, einem Wunsche der Redaktion entsprechend an dieser Stelle im wesentlichen einen Auszug aus dem im „Schiffbau" Veröffentlichten für denjenigen Leserkreis zu geben, dem ein allgemeiner Überblick über die Hauptteile der Anlage und über die wichtigsten Probefahrts- und Betriebsergebnisse genügt.

a. Angaben über das Schiff.

Die Hauptabmessungen des Schiffes sind die folgenden:

Länge zwischen den Loten	54,0 m
Größte Länge überhaupt	58,1 =
Größte Breite	9,65 =
Konstruktionstiefgang	3,014 =
Konstruktions-Deplacement	776 cbm.

Das Schiff wurde am 22. Oktober 1907 auf Stapel gelegt und lief am 11. Juni 1908 ab. Als Zeitpunkt der Fertigstellung gilt der 8. Oktober 1908, der Tag nämlich, an dem nach befriedigend verlaufener Übergabeprobefahrt der Tender vorläufig in den Besitz der Marine übernommen wurde.

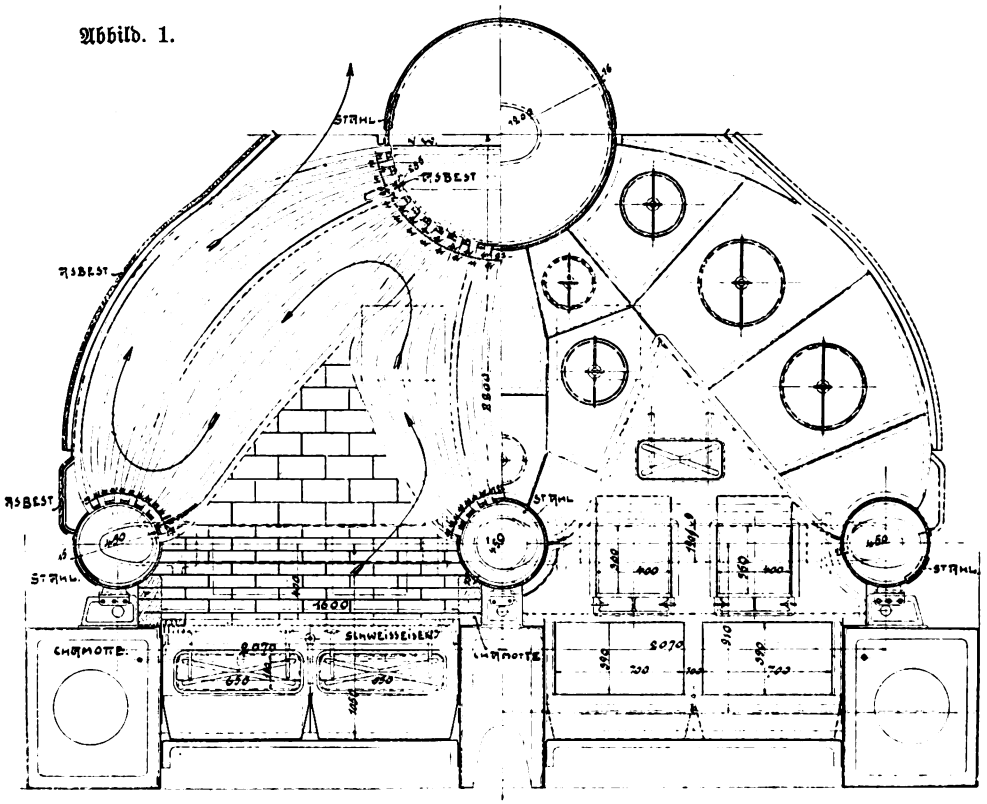
b. Kesselanlage.

Die beiden für einen Dampfüberdruck von 15 kg/qcm gebauten Hauptdampfkessel sind zusammen in einem wasserdicht abgeschotteten Raume mittschiffs hintereinander so aufgestellt, daß sie von einem gemeinsamen, zwischen ihnen liegenden Heizraume bedient werden können. Sie sind als engrohrige Wasserrohrkessel nach dem „Marinetyp" ausgeführt, der an dieser Stelle als bekannt vorausgesetzt werden darf. Ihre Konstruktion ist aus Abbild. 1 und 2 ersichtlich. Jeder Kessel hat 6,1 qm Rostfläche, die sich auf zwei Feuerungen verteilt, und 255 qm Heizfläche in 1254 Wasserrohren von je 30 mm innerem und 36 mm äußerem Durchmesser. Außer diesen der Verdampfung dienenden Rohren sind zwischen Ober- und mittlerem Unterkessel noch 114 Rohre eingeschaltet, die der Einwirkung der Feuergase entzogen sind, also verhältnismäßig kalt bleiben und daher als sogenannte „Fallrohre" den Wasserumlauf fördern. Jeder Kessel besitzt 1,474 cbm Dampf- und 4,246 cbm Wasserraum. Zur schnellen Dämpfung der Feuer im Falle der Gefahr dient eine Feuerlöschvorrichtung, die von dem umschotteten Niedergange aus zu bedienen ist und durch Vermittlung von Düsenapparaten entweder Seewasser oder Dampf auf die glühende Kohlenschicht zu bringen gestattet. Das Seewasser wird dem Sauge-Bodenventil der Dampflenzpumpe, der Dampf der Hilfs-Dampfrohrleitung entnommen.

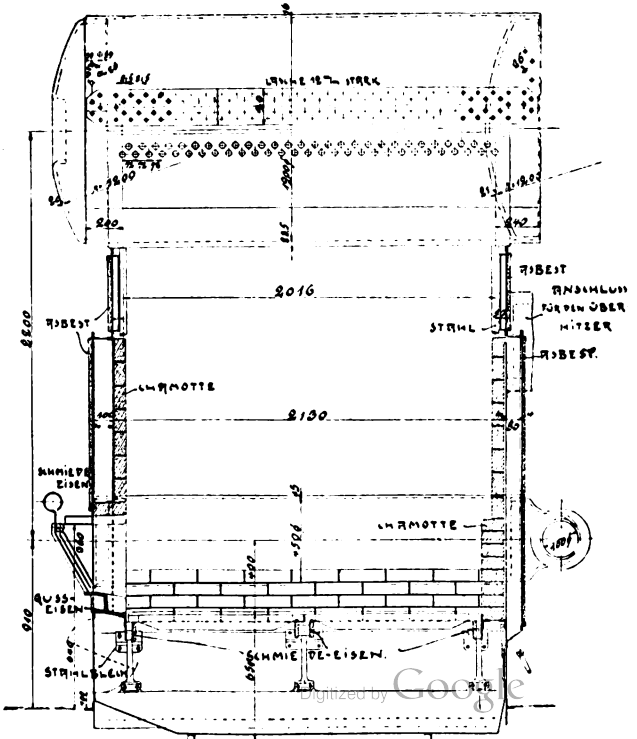
Die Verbrennungsrückstände fallen durch die Rosten hindurch in wasserdicht hergestellte Aschfallkästen, aus denen sie nach genügender Abkühlung leicht entfernt werden können. Die Aschfallklappen sind so aufgehängt, daß sie sich einerseits bei Luftüberdruck im Heizraum leicht selbsttätig öffnen, anderseits aber bei im Aschfall entstehendem Überdruck von selbst schließen, sodaß bei etwaigen Rohrhavarien im Kessel der ausströmende Dampf das Heizerpersonal nicht unmittelbar gefährdet. Diese Asch-

Digitized by Google

Abbild. 1.



Abbild. 2.



Digitized by Google

fallklappen sind überdies in jeder Lage feststellbar und werden herausgenommen, wenn Asche gezogen werden soll.

Die Bekleidung der Kesselwände besteht aus verzinktem, beiderseits mit Asbestpappe belegtem Eisenblech; sie ist aus einzelnen, leicht abnehmbaren Teilen zusammengesetzt und enthält an den Stirnwänden eine Anzahl runder Deckel, die zu Untersuchung- und Reinigungzwecken schnell und ohne Schwierigkeit entfernt werden können. Das Kesselinnere ist durch Mannlöcher zugänglich, die an der Stirnseite aller Ober- und Unterkessel angebracht sind.

Die sonstigen zur Armatur gehörigen Kesselteile bieten nichts Bemerkenswertes, so daß ein näheres Eingehen auf sie an dieser Stelle nicht erforderlich ist.

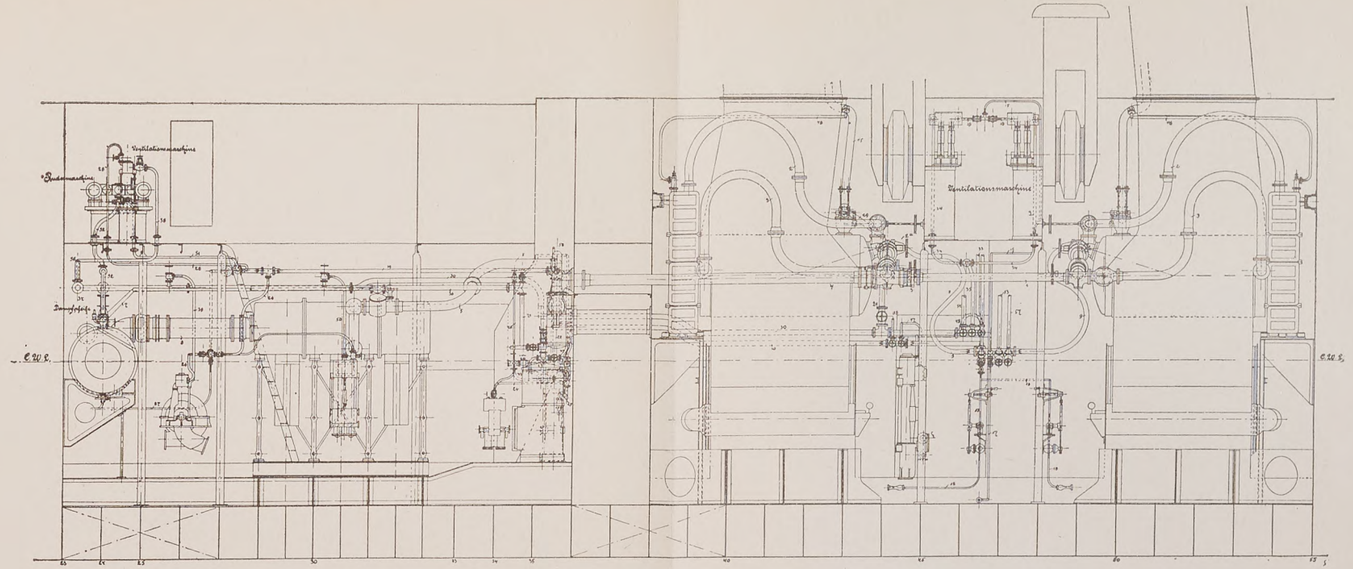
Die Kessel sind im Schiff so angeordnet, daß sie nach allen Richtungen hin der Wärmeausdehnung frei zu folgen vermögen. Sie sind nur am hinteren Teil des mittleren Unterkessels starr mit dem Fundament verbunden. Der vordere Teil desselben Unterkessels kann sich in der Längsrichtung frei bewegen und wird nur an seitlicher Verschiebung gehindert. Dagegen sind die hinteren Teile der Seitenkessel nur in der Längsrichtung fest, in der Querrichtung aber verschiebbar gelagert, während deren vordere Teile sowohl längs als auch quer frei beweglich angeordnet sind. Gegen Abheben von den Fundamenten sind die Kessel gesichert.

An die Rückseite jedes Kessels — zwischen Kessel und Querschott (vgl. Abbild. 3 und 4) — ist ein Schmidtscher Dampfüberhitzer angebaut, dessen allgemeine Anordnung aus Abbild. 5 und 6 ersichtlich ist. Der Apparat kann leicht an- und abgeschaltet und auch ganz entfernt werden, ohne daß am Kessel wesentliche Änderungen nötig wären oder die Kesselleistung herabginge. Er besteht in der Hauptsache aus einem Rohrsystem, das von Dampf durchströmt und von einem Teil der auf den Kesselrosten erzeugten Rauchgase umspült wird, und zwar ist hierbei das Gegenstromprinzip soweit gewahrt, als es mit Rücksicht auf die Haltbarkeit des Rohrmaterials — gezogenes Flußeisen — zulässig erscheint. Der Weg des Dampfes ist in Abbild. 5 durch Pfeile gekennzeichnet. Die Heizfläche jedes Apparats ist mit 54 qm so bemessen, daß bei Volleistung etwa 100° C Dampfüberhitzung erreichbar sind. Die Rohre haben 30 mm lichte Weite und 4 mm Wandstärke.

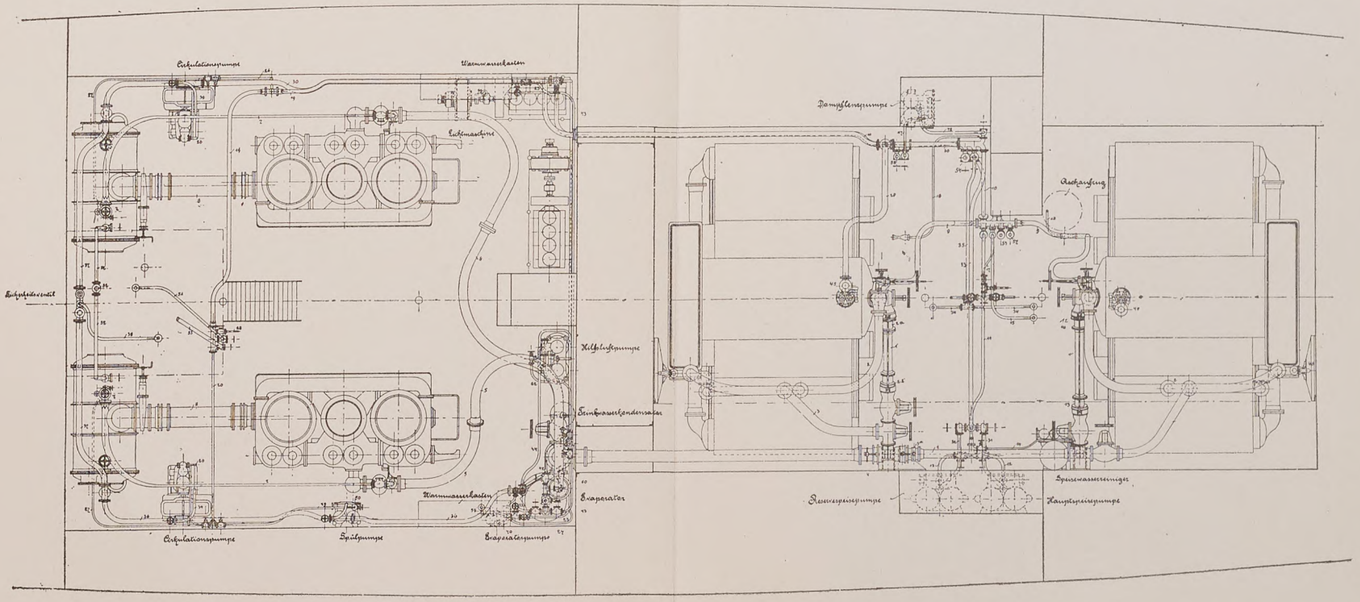
Trotzdem die Feuergase nicht unmittelbar in die Überhitzer eintreten können, sondern zunächst eine Anzahl von Kesselwasserrohren umspülen, muß der vorgesehene Apparat als ein direkt gefeuerter bezeichnet werden. Die Vorschaltung der Kesselwasserrohre bedeutet nämlich nur eine Vorsichtsmaßregel, um die Dampf führenden, also nicht sehr wirksam gekühlten Überhitzerrohre vor zu starker Wärmeeinwirkung und damit vor dem Durchbrennen zu schützen. Die Rauchgase teilen sich bei angestellter Überhitzung innerhalb des zuerst von ihnen durchzogenen, mittleren Kesselrohrbündels in zwei Ströme. Während der größere von beiden lediglich zur Dampfbildung im Kessel dient, wird der andere, kleinere zur Dampfüberhitzung ausgenutzt. Beide Ströme gelangen dann in den Rauchfang.

Der Überhitzer erhält seine Feuergase durch zwei kurze Kanäle und gibt sie durch einen solchen wieder ab. Die drei Öffnungen haben je eine mit feuerfestem Mauerwerk umkleidete Klappe, durch die sie vom Heizraum aus geöffnet oder geschlossen werden können.

Abbild. 3.



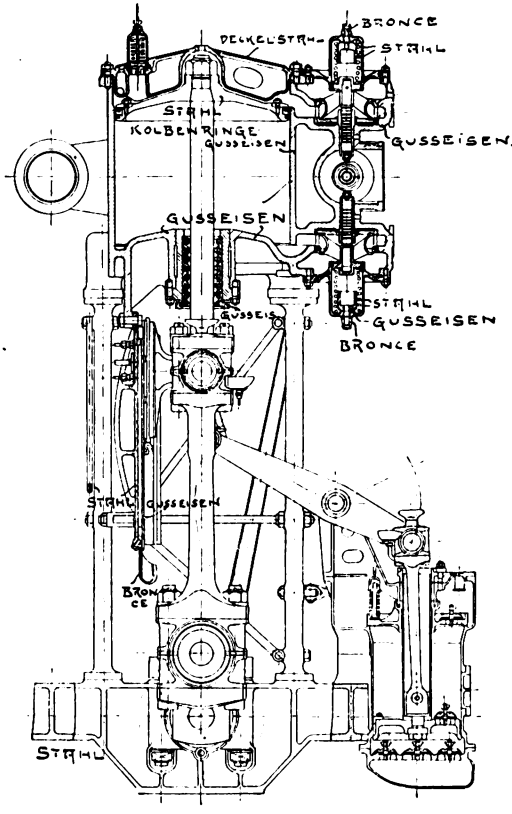
Abbild. 4.



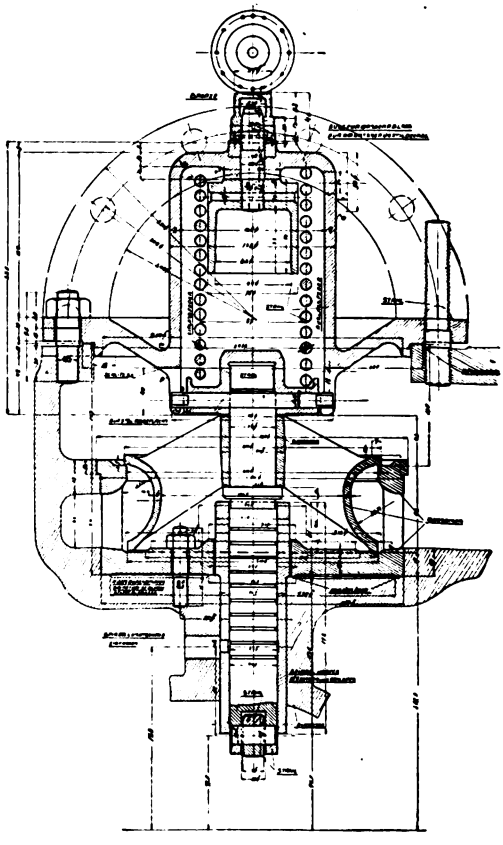
Digitized by Google

Die Umsteuerung erfolgt von Hand, und zwar durch Verlegung der Exzentermittelpunkte zur Wellenmitte mit Hilfe eines schräg verzahnten, achsial verschiebbaren Stellstücks. Wie Abbild. 12, 13 und 14 zeigen, ist am vorderen Ende der Kurbelwelle ein Wellenstück A angeschraubt, das die drei mit je einem rechteckigen Ausschnitt versehenen Exzenterscheiben trägt. Die Ausschnitte werden an einer Längsseite durch je eine mit der Exzenterscheibe fest verschraubte, schräg verzahnte Platte B begrenzt, deren Zähne in eine prismatische, im Wellenstück A geführte Zahnstange C eingreifen.

Abbild. 10.



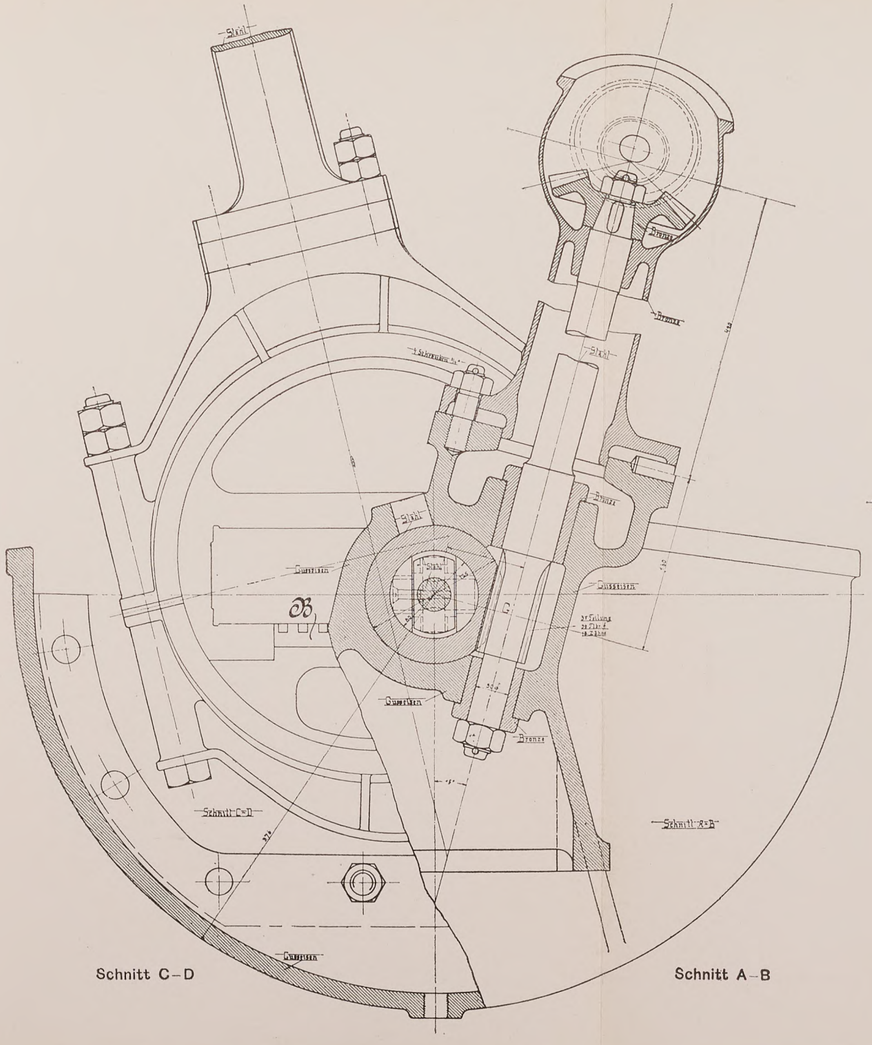
Abbild. 11.



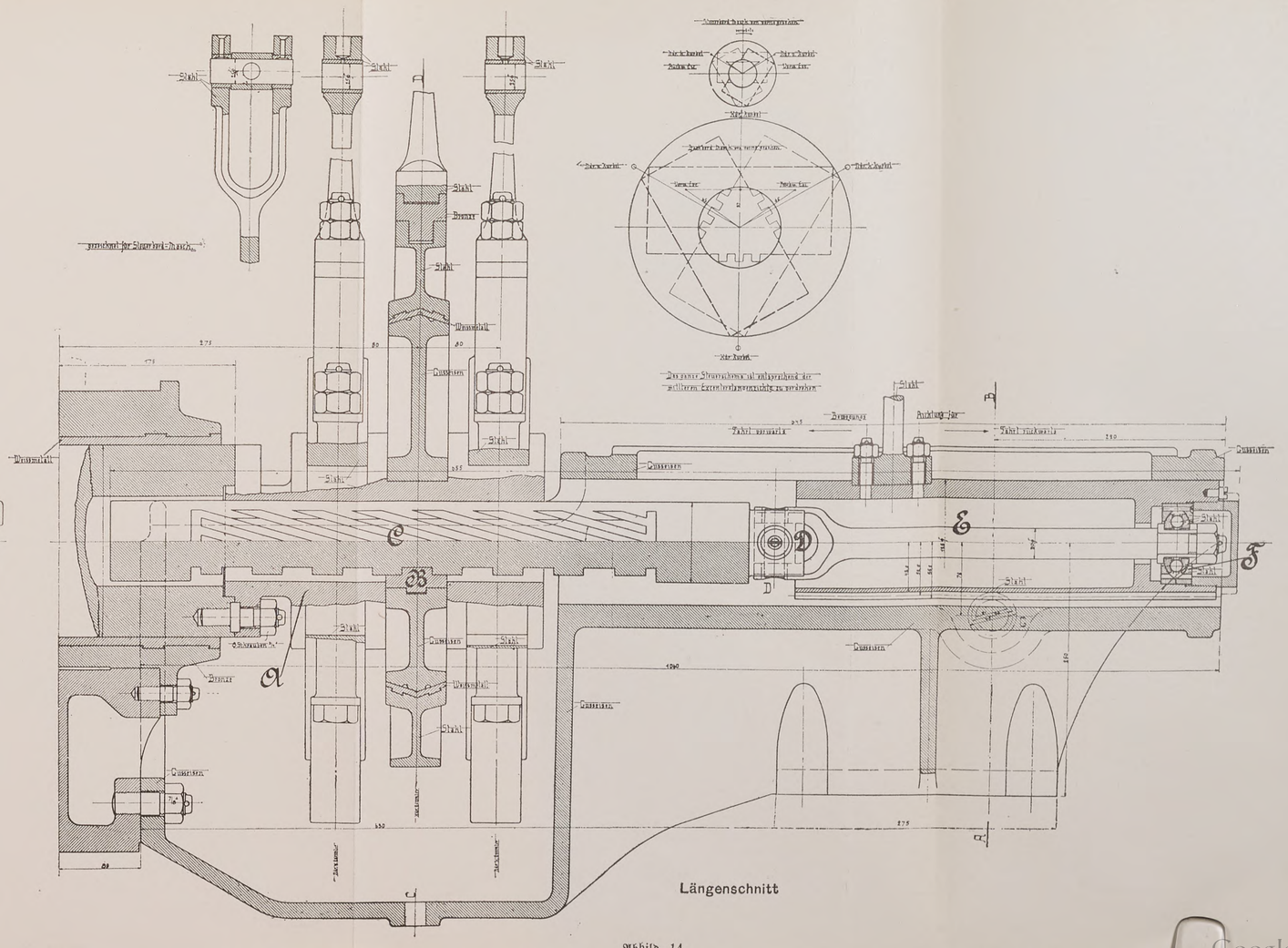
Die letztere ist durch ein Gelenk D mit der Schubstange E verbunden, die ihrerseits am vorderen Ende in einer an der Außenseite teilweise als Zahnstange ausgebildeten, nicht an der Drehung der Kurbelwelle teilnehmenden Buchse F auf Kugeln gelagert ist und mit der Kurbelwelle umläuft. Durch ein Triebrad G, das seine Drehung mittelst eines konischen Räderpaares von dem am Maschinistenstand liegenden Handrad aus erfährt, können die Rohrzahnstange F und damit auch die Schubstange E und die Zahnstange C achsial verschoben werden, was wegen der Schrägverzahnung der Teile B und C eine Verschiebung der mit den Exzenterscheiben fest verbundenen

Digitized by Google

Abbild. 12.

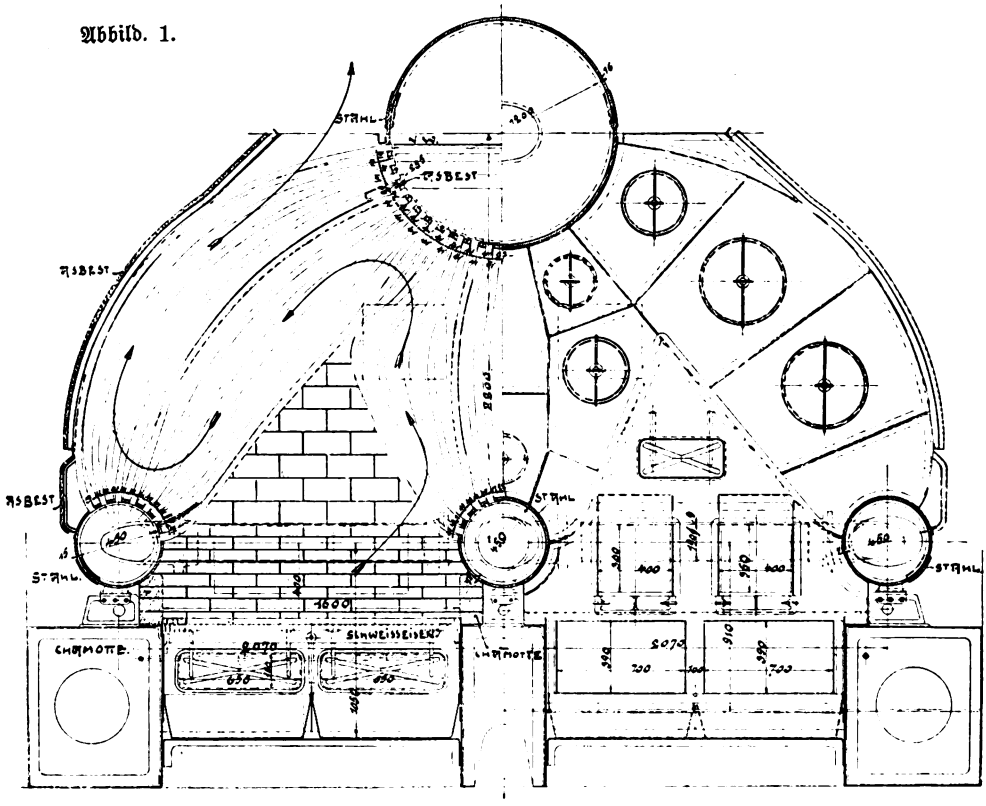


Abbild. 13.

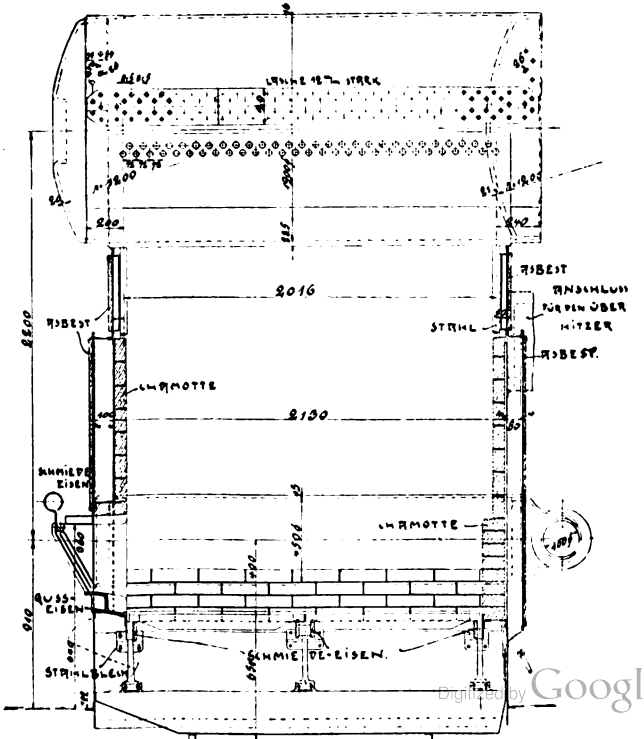


Abbild. 14.

Abbild. 1.

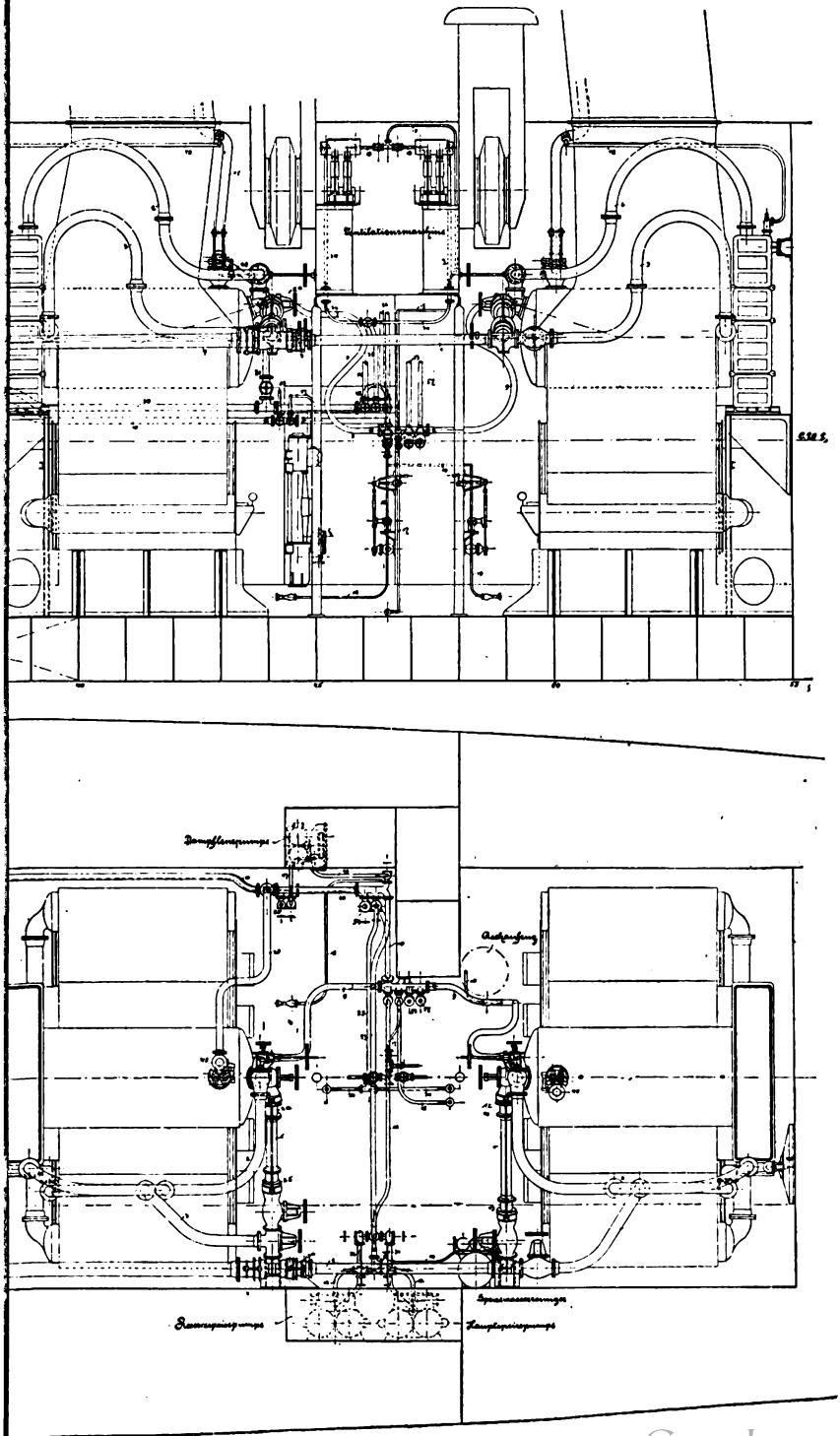


Abbild. 2.



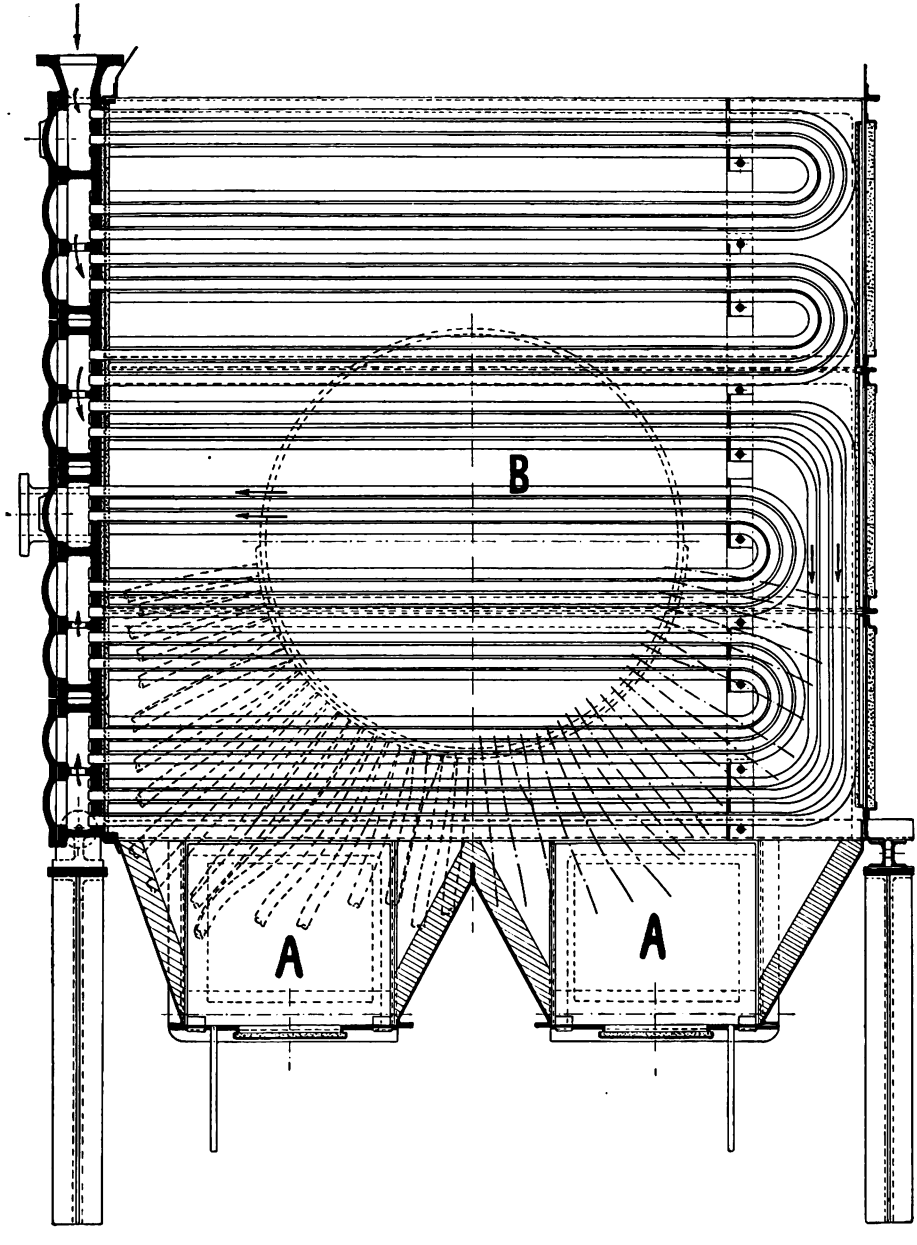
Digitized by Google

Die Heißdampf-Ventilmaschinen-Anlage des Artillerietenders „Drache".



Digitized by Google

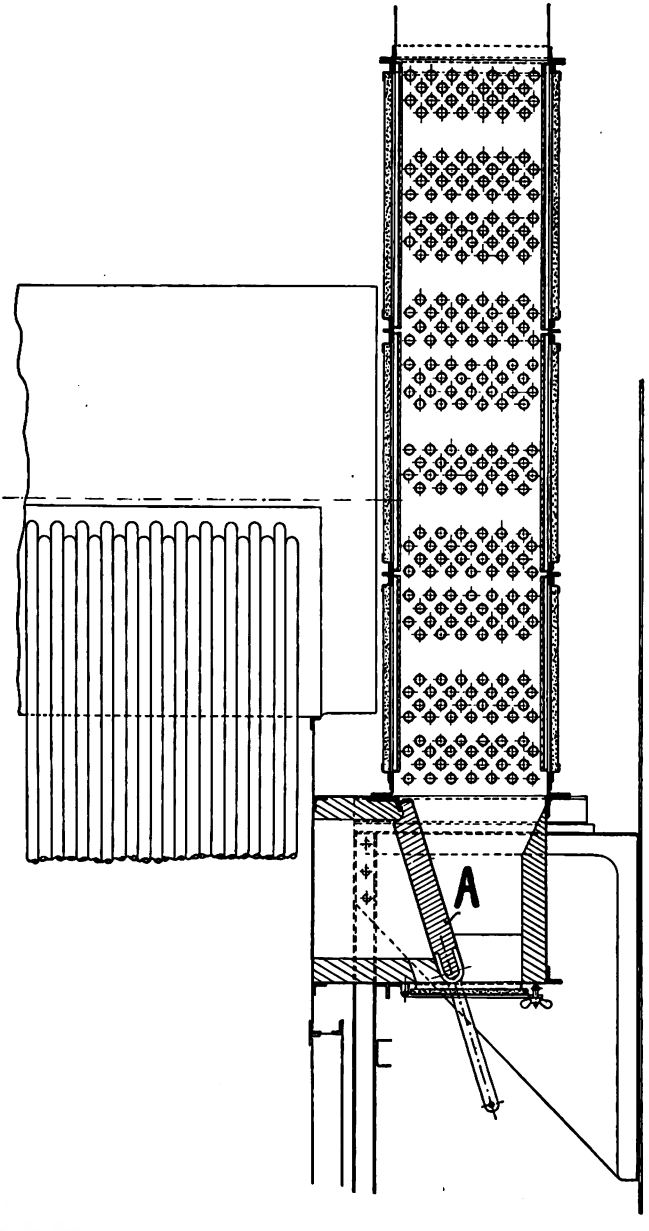
Abbild. 5.



Das Rohrsystem ist auf drei Seiten von einem aus verzinktem Eisenblech hergestellten, mit Asbestmatratzen bedeckten Kasten umgeben. Die vierte Seite ist durch vier aufeinander gesetzte, miteinander verschraubte, kastenartige und an der Außenseite mit Deckeln versehene Stahlgußkörper abgeschlossen, in welche die Überhitzerrohre einmünden. Der ganze Apparat ruht auf einem an der Schottwand befestigten Winkel-

Digitized by Google

Abbild. 6.



eisensockel und ist am oberen Ende nochmals — hier jedoch vertikal verschiebbar — mit der Schottwand verbunden.

An Hilfsmaschinen sind im Kesselraum oder oberhalb desselben aufgestellt:

1. Zwei Dampfventilationsmaschinen, von denen jede bei minutlich etwa 350 Umdrehungen stündlich rund 16000 cbm Luft in den Kesselraum zu drücken und

Digitized by Google

einen Luftüberdruck bis zu etwa 50 mm Wassersäule unter den Rosten herzustellen vermag. Die Antriebsmaschinen sind stehende Verbund-Kolbenmaschinen.

2. Zwei Dampfspeisepumpen, von der Maschinen- und Armaturenfabrik vorm. L. Strube A.-G., Magdeburg-Buckau, als doppeltwirkende Zwillingspumpen mit Worthington-Steuerung für eine stündliche Leistung von je 12,5 cbm Wasser bei höchstens 40 minutlichen Umdrehungen ausgeführt. Eine Pumpe dient als Haupt-, die zweite als Reservespeisepumpe.

3. Eine von derselben Firma nach gleichem System erbaute Dampflenzpumpe, die bei 30 minutlichen Doppelhüben etwa 30 cbm Wasser in einer Stunde zu fördern imstande ist.

Von den sonstigen Kesselraumeinrichtungen ist hier noch ein von der Firma C. Aug. Schmidt Söhne, Hamburg, gelieferter Speisewasser-Reinigungsapparat erwähnenswert, der, in der Druckleitung der Hauptspeisepumpe angebracht, die Verunreinigungen des Speisewassers bei dessen Durchtritt durch Filtertücher aufnehmen soll. Der Apparat kann leicht ein- und ausgeschaltet werden; sein Filtersystem wird von Zeit zu Zeit durch Auskochen gereinigt und ist danach ohne weiteres wieder anwendbar.

Zur Entfernung der Asche aus dem Kesselraum dient eine im Oberdeck-Aufbau aufgestellte Handwinde, die den Aschebehälter (Eimer) durch ein einfaches Heißrohr nach oben befördert. Aschejektoren sind nicht vorhanden.

In den im Doppelboden liegenden Speisewasserzellen können 7,5 Tonnen Wasser, in den rings um den Kesselraum herum angeordneten Kohlenbunkern nach Maßgabe des Stauversuchs insgesamt etwa 148 Tonnen Kohlen untergebracht werden.

c. Maschinenanlage.

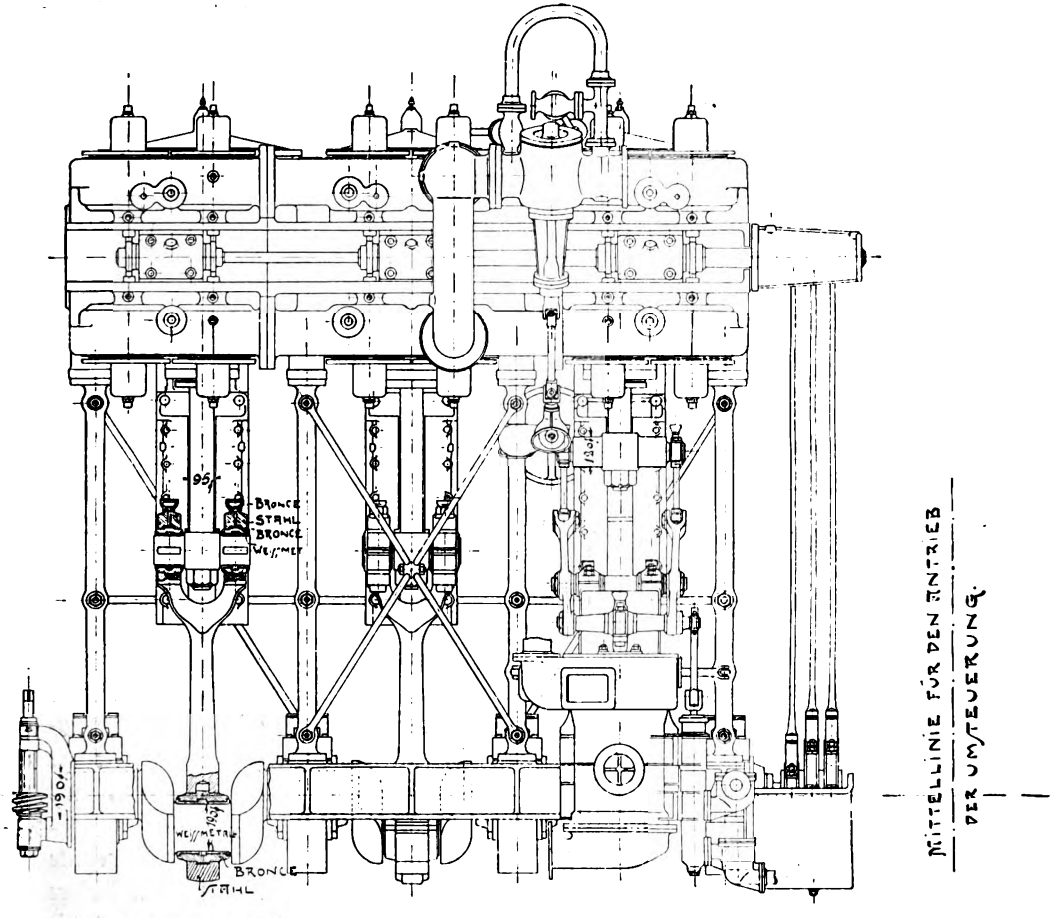
Die beiden Hauptmaschinen, die in einem gemeinsamen Raume nebeneinander Aufstellung gefunden haben, sind Verbundmaschinen mit Ventilsteuerung System Lentz; Dampfzylinder und Steuerungsteile hat die Maschinenfabrik Heinrich Lanz, Mannheim, geliefert, während die übrigen Teile der Hauptmaschinen von der Bauwerft des Schiffes ausgeführt worden sind. Der Niederdruck ist auf zwei Zylinder verteilt. Auf diese Weise konnte die Maschine mit 3 unter 120° gegen einander versetzten Kurbeln ausgestattet werden, wodurch erstens bessere Manövrierfähigkeit und besserer Massenausgleich gewährleistet wird, als sie bei Zweikurbelmaschinen mit 90° Kurbelversetzung erreichbar sind, und zweitens die Möglichkeit geschaffen ist, alle Steuerventile in ihren Abmessungen genau gleich auszubilden. Der Hochdruckzylinder wurde zwischen den beiden Niederdruckzylindern angeordnet, was zur Folge hatte, daß alle Steuerventile nebst Dampfzu- und -ableitungen auf eine Längsseite der Zylinder verlegt werden konnten. Hieraus ergab sich bei der Konstruktion eine verhältnismäßig einfache Kanalführung. Da ferner der Maschinistenstand auf die andere Maschinen-Längsseite — nämlich die nach Mitte Schiff zeigende — gelegt werden konnte, so ist überdies dem Bedienungspersonal als Hauptaufenthaltsort ein Platz angewiesen, der den Frischdampf führenden Teilen abgewendet liegt und daher weniger der strahlenden Hitze ausgesetzt ist.

Als normaler Arbeitsdruck für die Fahrt mit um etwa 100° C überhitztem

Digitized by Google

Dampf ist 12 kg/qcm vorgesehen. Wenn trotzdem die Dampfkessel für 15 kg/qcm Überdruck gebaut worden sind, so ist daraus nicht etwa zu folgern, daß man zwischen den Kesseln und den Hauptmaschinen einen Spannungsabfall von 3 kg/qcm erwartet hätte. Es handelt sich vielmehr lediglich um eine Vorsichtsmaßregel; die höhere Spannung sollte zur Anwendung gelangen, falls die Überhitzer zu erheblichen Schwierigkeiten Anlaß gaben und daher hätten abgeschaltet werden müssen. Für diesen immerhin möglichen Fall ist die Anordnung so getroffen worden, daß leicht ein Einsatzzylinder in den Hochdruck eingefügt und dann ohne wesentliche Änderungen an den fertigen Maschinen und ohne Gefährdung und Verstärkung des Kolbengestänges

Abbild. 7.

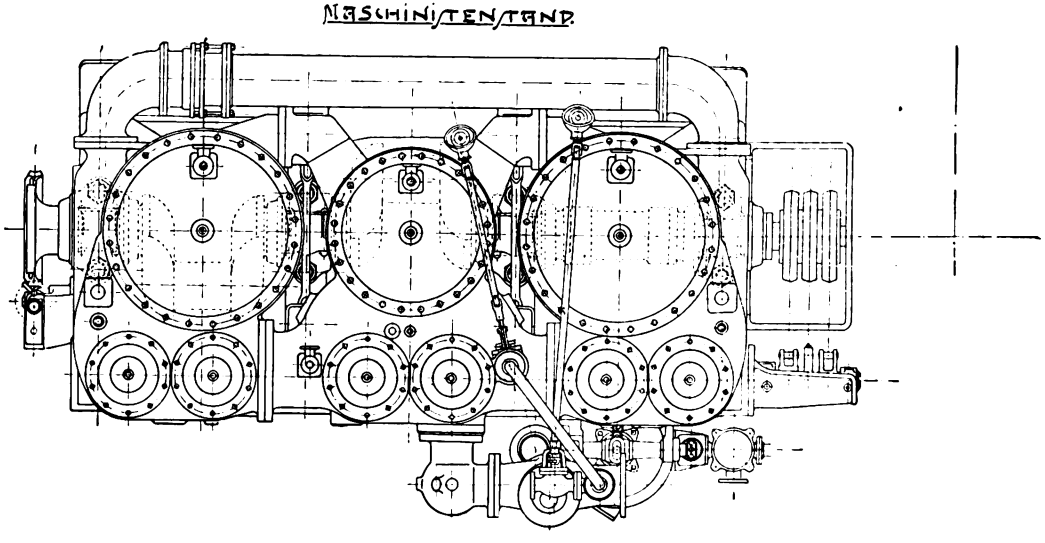


Digitized by Google

durch Erhöhung der Kesselspannung auf 15 kg/qcm Überdruck die geforderte Höchstleistung der Hauptmaschinenanlage auch mit Naßdampfbetrieb zu erreichen gewesen wäre. Der Raum zwischen Einsatz- und eigentlichem Hochdruckzylinder hätte alsdann vorteilhaft als Dampfmantel Verwendung finden können.

Die Hauptabmessungen der Dampfzylinder sind: 550 mm Durchmesser des Hochdruck-, 700 mm Durchmesser jedes Niederdruckzylinders, 500 mm Kolbenhub. Die Zylinder sind aus Gußeisen je für sich, jedoch mit den zu ihnen gehörigen Ventilkästen zusammengegossen und miteinander durch Flansche verbunden. Zylinderdeckel und Kolbenkörper sind aus Stahlformguß hergestellt; jeder der letzteren hat zwei selbstspannende Dichtungsringe mit bronzenem Kolbenschloß erhalten. Jeder Dampfzylinder besitzt oben und unten je einen Ventilkasten für Dampfein- und -austritt. Die beiden den Zutritt des Dampfes zum Hochdruckzylinder vermittelnden

Abbild. 8.



Ventilkästen sind durch einen Stahlgußkrümmer verbunden, an dem Manövrier- und Anlaßventil befestigt sind; die oberen und unteren Ventilkästen jedes Niederdruckzylinders haben jedoch miteinander keine Verbindung. Im übrigen ist die Art der Dampfführung innerhalb der Maschinen in den Abbild. 7 bis 10 dargestellt, aus denen zugleich die Gesamtanordnung jeder Maschine ersichtlich ist.

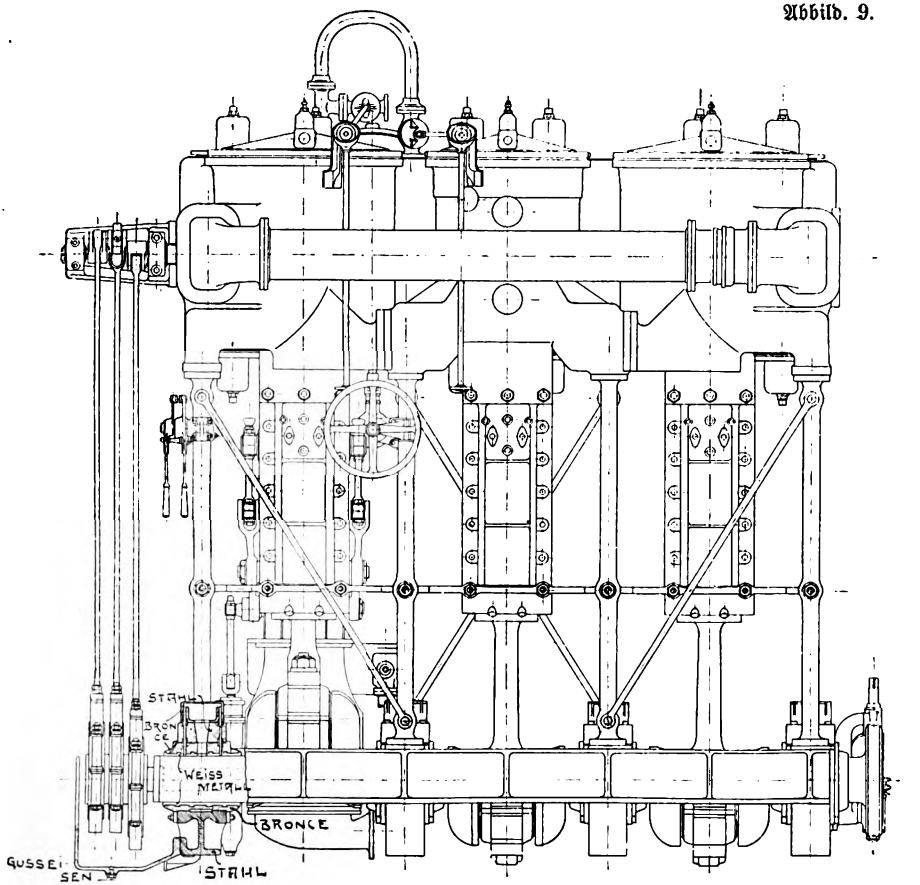
Die Dampfverteilungsorgane aller drei Zylinder sind als Doppelsitzventile ausgebildet und aus Spezialgußeisen hergestellt. Die Einlaßventile ergeben äußere Einströmung, die Auslaßventile innere Ausströmung. Die Ventile werden, sobald die Steuerdaumen dies gestatten, durch Vermittelung von Spiralfedern auf ihren Sitz gepreßt, sind also „kraftschlüssig". Die Federn sind jedoch so angeordnet, daß jedes Ventil sich ungehindert um seine Vertikalachse drehen kann, was das Dichthalten begünstigt (vgl. Abbild. 11). Jedes Ventil ist bequem zugänglich und leicht auswechsel-

Digitized by Google

bar. Die Ventilspindeln besitzen an dem gesteuerten Ende je eine Rolle, die mit der die innere Steuerung betätigenden Daumenscheibe in Berührung kommt. Diese Rolle gibt ein bequemes Mittel an die Hand, eine genaue Einstellung der Spindellänge zu bewirken; man braucht zu diesem Zwecke nur eine Rolle mit demjenigen Durchmesser aufzusetzen, welcher der geforderten Spindellänge gerade entspricht.

Die Steuerung wird durch drei auf dem vorderen Ende der Kurbelwelle angeordnete, zu einander um je 120° versetzte Exzenter betätigt, die ihre Bewegung

Abbild. 9.

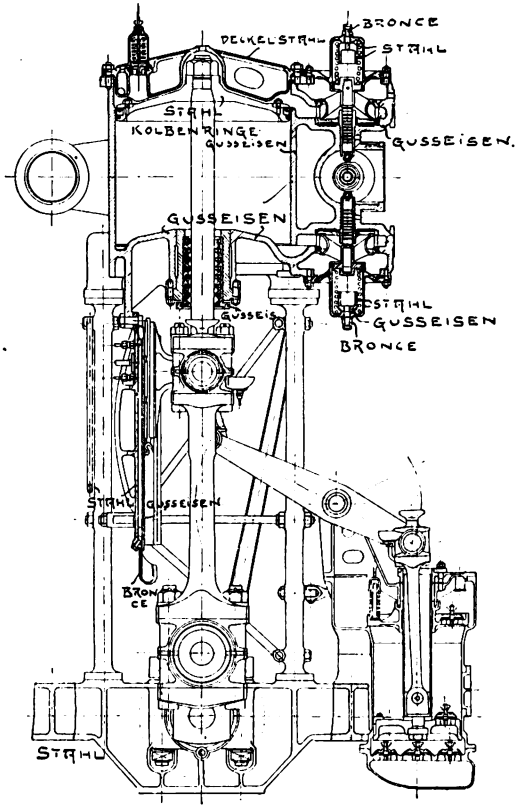


durch Stangen und kurze Hebel auf je eine Steuerwelle übertragen. Für jeden Dampfzylinder ist eine besondere Steuerwelle mit zwei Daumenscheiben vorgesehen, die sich gegen die bereits erwähnten Rollen legen und durch deren Hin- und Herschwingen abwechselnd die oberen und unteren Einlaß- bezw. Auslaßventile geöffnet werden. Die drei Steuerwellen jeder Hauptmaschine sind ineinander gelagert, so daß ihre Unterbringung wenig Raum und Gewicht bedingt; gegen schädliche Beeinflussung durch Wärmeausdehnung ist natürlich Vorsorge getroffen.

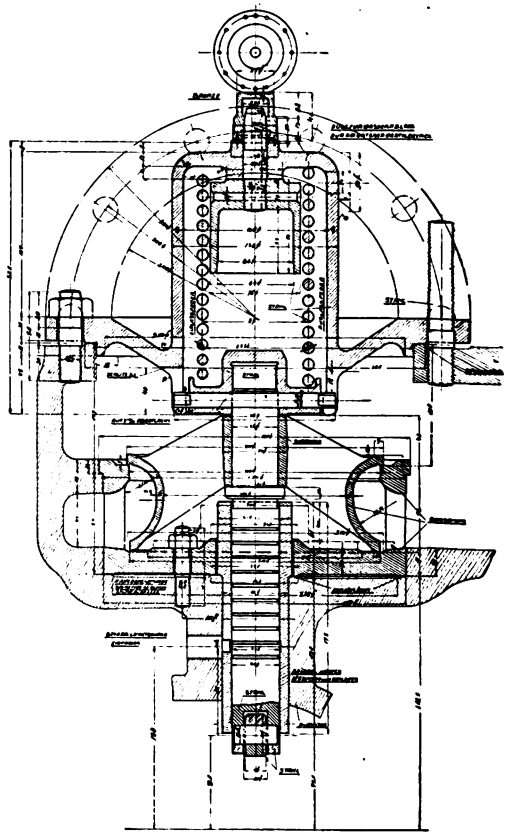
Digitized by Google

Die Umsteuerung erfolgt von Hand, und zwar durch Verlegung der Exzentermittelpunkte zur Wellenmitte mit Hilfe eines schräg verzahnten, achsial verschiebbaren Stellstücks. Wie Abbild. 12, 13 und 14 zeigen, ist am vorderen Ende der Kurbelwelle ein Wellenstück A angeschraubt, das die drei mit je einem rechteckigen Ausschnitt versehenen Exzenterscheiben trägt. Die Ausschnitte werden an einer Längsseite durch je eine mit der Exzenterscheibe fest verschraubte, schräg verzahnte Platte B begrenzt, deren Zähne in eine prismatische, im Wellenstück A geführte Zahnstange C eingreifen.

Abbild. 10.



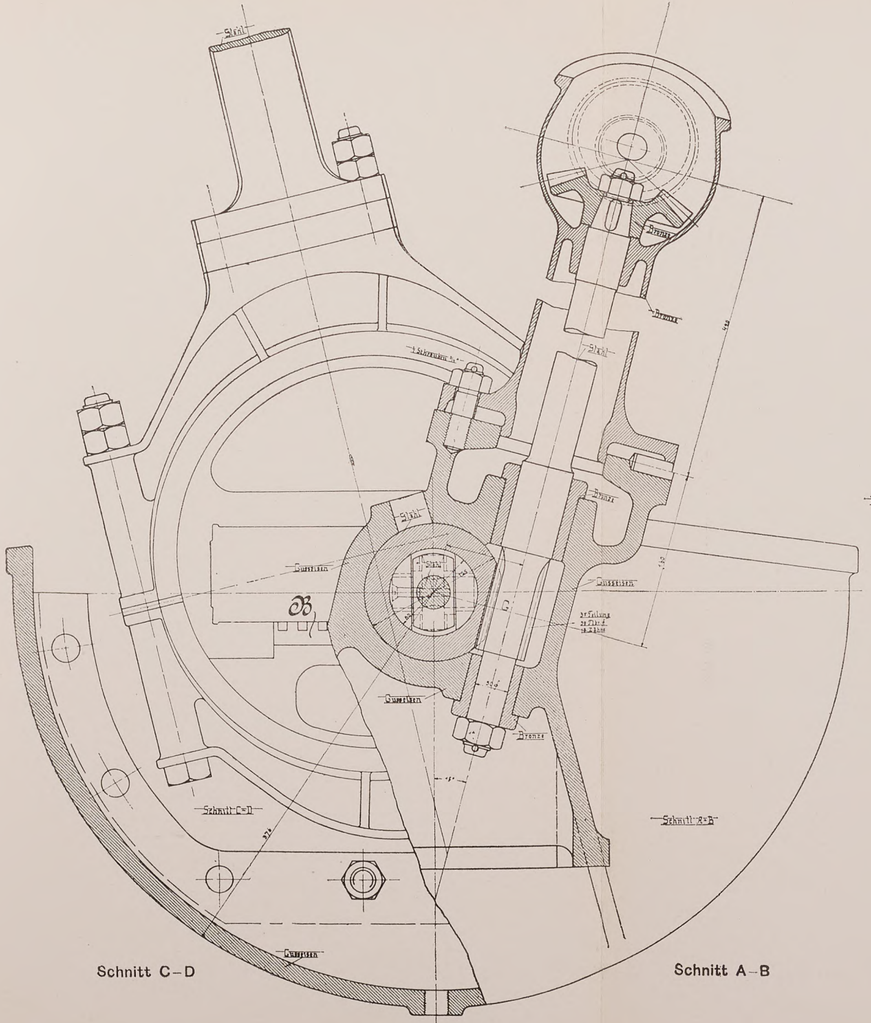
Abbild. 11.



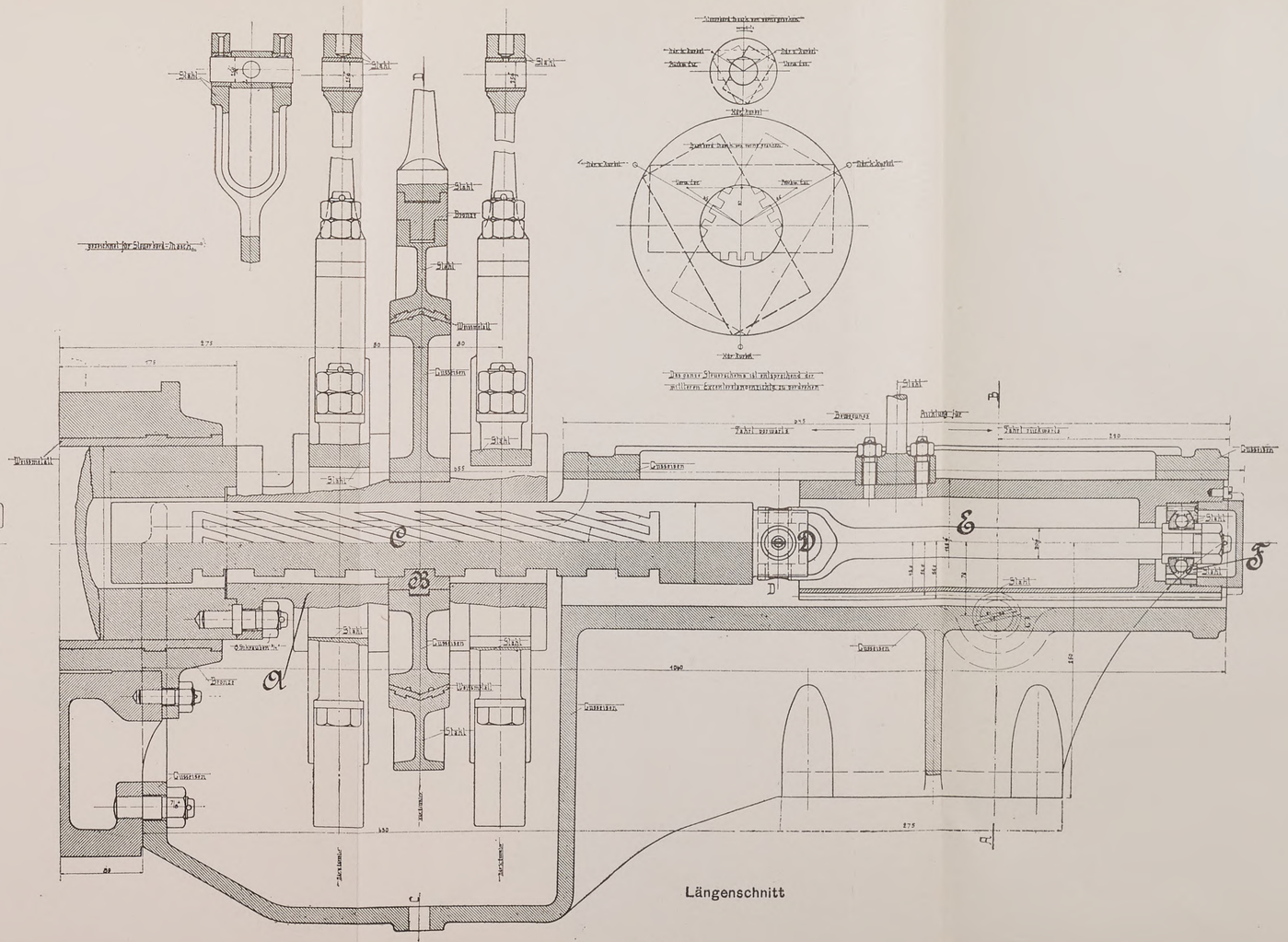
Die letztere ist durch ein Gelenk D mit der Schubstange E verbunden, die ihrerseits am vorderen Ende in einer an der Außenseite teilweise als Zahnstange ausgebildeten, nicht an der Drehung der Kurbelwelle teilnehmenden Buchse F auf Kugeln gelagert ist und mit der Kurbelwelle umläuft. Durch ein Triebrad G, das seine Drehung mittelst eines konischen Räderpaares von dem am Maschinistenstand liegenden Handrad aus erfährt, können die Rohrzahnstange F und damit auch die Schubstange E und die Zahnstange C achsial verschoben werden, was wegen der Schrägverzahnung der Teile B und C eine Verschiebung der mit den Exzenterscheiben fest verbundenen

Digitized by Google

Abbild. 12.



Abbild. 13.



Abbild. 14.

Digitized by Google

Platten B quer zur Richtung der Wellenachse, somit also auch eine Verschiebung der Exzentermittelpunkte gegenüber der Wellenmitte zur Folge hat. Je nach der Größe dieser Verstellung wird eine mehr oder weniger große Füllungsänderung oder auch der vollständige Wechsel in der Drehrichtung der Kurbelwelle herbeigeführt.

Die Gesamtanordnung der Hauptmaschinen (vgl. Abbild. 7 bis 10) bietet ebenso wie die Einrichtung der Drucklager und die Dimensionierung und Lageruug der Wellenleitungen nichts Besonderes.

Die beiden aus Bronze hergestellten Schiffsschrauben sind vierflügelig mit konstanter Steigung ausgeführt. Die Flügel sind an die Nabe angegossen, also nicht verstellbar. Die Steuerbordschraube ist rechts-, die Backbordschraube linksgängig; beide schlagen bei Vorwärtsgang über oben nach außen. Die Hauptabmessungen sind: Durchmesser 2,4 m, Steigung 3,8 m, Projektionsfläche aller Flügel einer Schraube auf eine zur Schraubenachse senkrechte Ebene 1,8 qm.

An Hilfsmaschinen und Apparaten sind im Maschinenraum angeordnet:

1. Zwei nicht in die Hauptmaschinen eingebaute Oberflächenkondensatoren der in der Marine üblichen Konstruktion. Jeder von beiden hat 73 qm von Dampf berührte Kühloberfläche, die sich auf 1660 aus Heckmannscher Kupferbronze gefertigte Rohre von 17,5 mm äußerem und 15,5 mm innerem Durchmesser verteilt. Das Material ist teils Muntz-Metall, teils Bronze, teils Messing, in solcher Verteilung, daß die den größten Schutz erfordernden Teile am besten gegen schädliche elektrolytische Einflüsse gesichert sind; überdies ist eine größere Zahl von Zinkschutzplatten angebracht.

2. Zwei Kühlwasser-Kreiselpumpen mit 500 mm äußerem und 230 mm innerem Raddurchmesser. Jedes Kreiselrad besitzt sechs Schaufeln. Die Antriebsmaschinen sind stehende Verbundmaschinen mit je zwei Dampfzylindern.

3. Zwei Hauptluftpumpen, die von den vorderen Niederdruck-Kreuzköpfen aus mittels Schnallen und Hebeln angetrieben werden (vgl. Abbild. 10) und einfach wirkend mit Trunkkolben ausgeführt sind. Die Ventile werden durch je drei aufeinander gelegte, federbelastete Messingplatten verschiedenen Durchmessers gebildet. Der Durchmesser des Pumpenzylinders beträgt 350 mm, der Hub des Pumpenkolbens 300 mm.

4. Eine Hilfsluftpumpe, die von den Howaldtswerken, Kiel, als zweizylindrige, vertikale Dampfpumpe mit einfach wirkenden Pumpenkolben ausgeführt worden ist. Die Ventile sind ähnlich denen der Hauptluftpumpen konstruiert. Die beiden Dampfzylinder haben 120 mm, die beiden Pumpenzylinder 250 mm lichten Durchmesser, der gemeinsame Hub beträgt 200 mm.

5. Zwei Warmwasserkasten, denen das Kondensat der Haupt- und Hilfsmaschinen zwecks Reinigung und Vorwärmung durch die Luftpumpen zugeführt wird. Die mit viereckigem Querschnitt ausgeführten Behälter umfassen im wesentlichen je einen Raum für ungereinigtes und einen solchen für gereinigtes Wasser, die durch eine Einlage von Schwamm und Koks getrennt sind. Das gereinigte Wasser wird im Betriebe entweder durch Hilfszudampf, welcher der Hilfsdampfrohrleitung unmittelbar entnommen wird, oder durch den Abdampf des Speisewassererzeugers vorgewärmt.

6. Eine Frischwassererzeuger-Anlage, die von der Firma C. Aug. Schmidt Söhne, Hamburg, geliefert ist und eine Leistung von etwa 16 Tonnen pro Tag besitzt. Das

Digitized by Google

zur Speisung des Verdampfers dienende Seewasser wird mittels einer vertikalen Duplex-Dampfpumpe mit 80 mm Dampf- und Pumpenzylinderdurchmesser und 80 mm Kolbenhub durch einen Vorwärmer hindurch in den Verdampferraum gedrückt. Der hieraus erzeugte Dampf kann entweder den Kondensatoren der Hauptmaschinen oder dem Trinkwasserkondensator oder dem Raum für gereinigtes Wasser der Warmwasserkästen oder endlich der Dampfheizungsanlage zugeführt werden. Der Heizdampf des Apparats wird der Hilfszudampfleitung entnommen, das Kondenswasser fließt durch die Schlangenwindungen des eben genannten Seewasservorwärmers nach der Hilfsabdampfleitung.

7. Ein einseitig wirkender Flügelradventilator, der von einer einzylindrigen vertikalen Dampfmaschine angetrieben wird und bei minutlich etwa 450 Umdrehungen einen annähernd $1^1/_2$fachen Luftwechsel pro Minute in dem Maschinenraum herbeizuführen vermag.

8. Eine als doppelt wirkende Zwillingsdampfpumpe, System Worthington, ausgebildete, von der Maschinen- und Armaturenfabrik vorm. L. Strube A. G., Magdeburg-Buckau, gebaute Spülpumpe, die bei 40 minutlichen Doppelhüben 7,5 cbm Wasser in der Stunde zu fördern imstande ist.

9. Zwei einfach wirkende, mit 60 mm Durchmesser und 300 mm Hub ausgeführte Maschinenlenzpumpen, die von den Traversen der an die Hauptmaschine angehängten Hauptluftpumpen aus angetrieben werden.

10. Zwei 10 KW-Dynamomaschinen, für die als Primärmaschinen zwei vertikale, vierzylindrige Petroleummotoren, System L. Gardner, verwendet worden sind. Die Motoren laufen bei Vollbetrieb mit 800 Umdrehungen in der Minute.

d. Rohrleitungen.

Die Anordnung der Dampfleitungen für den Hauptmaschinenbetrieb ist aus Abbild. 3 und 4 ersichtlich. Die Längenausdehnung der Hauptzudampfleitungen wird größtenteils durch Federbögen, teils jedoch auch durch Schubstopfbuchsen aufgenommen. Alle Zudampfrohre unter 70 mm Durchmesser und alle Abdampfrohre bestehen aus Kupfer, die übrigen Zudampfrohre sind nahtlos aus Siemens-Martin-Flußeisen hergestellt. Die Rohrflanschen sind in den flußeisernen Strängen aus Flußeisen, in den kupfernen aus Bronze gefertigt. In den Zudampfleitungen von 120 mm Durchmesser und darüber sind Ventile und Stutzen aus Martin-Stahlguß, in den übrigen, soweit sie überhitzten Dampf führen, aus Rübel-Bronze, soweit dies nicht der Fall ist, aus gewöhnlicher Bronze.

Die Wasserrohrpläne sind in der an Bord derartiger Schiffe üblichen Weise ausgeführt und bieten daher nichts Erwähnenswertes.

e. Gewichte der Hauptmaschinen- und Kesselanlage.

	Gewichte in Kilogramm ohne Wasser	des Wassers
Hauptdampfkessel	44 880	8150
Rauchfänge und Schornsteine	7423	—
Dampfspeisepumpen	2277	16
Lüftungseinrichtungen für die Kesselräume	1986	—
Übertrag	56 566	8166

Digitized by Google

	Gewichte in Kilogramm ohne Wasser	des Wassers
Übertrag	56 566	8166
Speisewasserreiniger	306	5
Ascheaufzüge	98	—
Flurplatten der Kesselgruppe	2720	—
Rohrleitungen der Kesselgruppe	3828	104
Zubehör zur Kesselgruppe	360	—
Hauptmaschinen einschl. der angehängten Pumpen	27 145	202
Kondensatoren	3828	810
Kühlwasserpumpen	830	760
Hilfsluftpumpe	574	29
Schraubenwellenleitungen	9005	—
Schiffsschrauben	1758	—
Lüftungseinrichtungen für den Maschinenraum	894	—
Speisewassererzeuger-Anlage	738	117
Warmwasserkasten	895	570
Flurplatten der Maschinengruppe	2119	—
Rohrleitungen der Maschinengruppe	5076	593
Zubehör zur Maschinengruppe	1600	—
Maschineninventar	8528	—
Summe	126 868	11356
Gesamtsumme	138 224	

Wir werden später sehen, daß die Höchstleistung der Hauptmaschinen während der Probefahrten betragen hat:

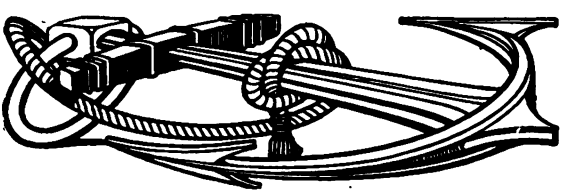
a) an der Meile . . . . . 2170 iPS,
b) während der 6stündigen forcierten Fahrt . . . . 1638 iPS.

Demgemäß ergibt sich als Einheitsgewicht für 1 iPS:

a) für die Höchstleistung an der Meile . . . . . 63,69 kg,
b) für die Höchstleistung der forcierten Fahrt . . . 84,38 kg.

Über Erprobungen und Betriebserfahrungen wird im nächsten Hefte berichtet werden.

La.



Digitized by Google

Die französischen Flottenmanöver 1910.

(Mit 3 Skizzen auf 1 Tafel.)

Wie in der französischen Marinepolitik der letzten Jahrzehnte starke Schwankungen zu verzeichnen gewesen sind, insofern als sie sich den Ansichten der jeweiligen — häufig wechselnden — Marineminister immer aufs neue anpassen mußte, so ist auch das Maß der Fürsorge, das die einzelnen Minister der Ausbildung der Flotte zuwandten, ein sehr verschiedenes gewesen. Nachdem in den 90er Jahren keine gemeinsamen Übungen des Nord- und Mittelmeergeschwaders stattgefunden hatten, war es der — auch um den Ausbau der Flotte hochverdiente — Minister de Lanessan, der in den Jahren 1900 bis 1902 die französischen Seestreitkräfte unter dem Vizeadmiral Gervais zu regelmäßigen Flottenmanövern vereinigte. In den Jahren des Stillstandes und Rückschrittes im Flottenausbau, wie man die Zeit der Amtsführung des Ministers Pelletan fraglos bezeichnen kann, haben auch Flottenübungen von Bedeutung nicht stattgefunden. Erst 1907 wieder wurden von dem Minister Thomson größere strategische und taktische Manöver der gesamten Seestreitkräfte unter Leitung des Vizeadmirals Touchard veranstaltet, nachdem schon 1905 und 1906 das Mittelmeergeschwader mit der Reservedivision umfangreichere taktische Übungen abgehalten hatte. Die Krisis, in der sich die Marine 1908/09 infolge der zahlreichen Unfälle und der dadurch bedingten Ministerwechsel befand, verhinderte die Durchführung der anfänglich geplanten gemeinsamen Übungen in diesen beiden Jahren. Dagegen scheint es natürlich, daß der gegenwärtige Minister, Vizeadmiral de Lapeyrère, der sich neben der Sicherung der gesetzlichen Grundlage für den materiellen Ausbau der Flotte die Hebung ihrer militärischen Leistungsfähigkeit zur Hauptaufgabe gemacht hat, die Flottenmanöver zu einer ständigen Einrichtung zu erheben beabsichtigt und demgemäß für den Sommer 1910 einmonatige gemeinsame Manöver der beiden Geschwader mit ihren leichten Streitkräften — vom 20. Mai bis zum 18. Juni — angesetzt hat.

Die Leitung war dem Generalinspekteur der heimischen Geschwader, Vizeadmiral Caillard, übertragen, der bisher Vorsitzender der Taktikkommission war und die Aufgabe hatte, das von dieser ausgearbeitete neue taktische Reglement während der Manöver zu erproben.

Die im Mittelmeer abgehaltenen Übungen umfaßten drei strategische Manöver, vom 20. Mai bis 4. Juni, eine Ausrüstungsübung am 5. und 6. Juni in Toulon sowie taktische Exerzitien vom 7. bis 18. Juni.

Allgemeine Bestimmungen für die Manöver.

Zur Teilnahme bestimmte Seestreitkräfte.

Chef der Seestreitkräfte: Vizeadmiral Caillard.

Flaggschiff Panzerkreuzer „Victor Hugo", zeitweise Linienschiff „Vérité".

I. Geschwader:	II. Geschwader:
Vizeadmiral de Jonquières.	Vizeadmiral Aubert.
Linienschiffe:	Linienschiffe:
„Patrie" P, „République", „Démocratie".	„St. Louis" P, „Gaulois", „Charlemagne",
„Justice" P, „Liberté", „Vérité".	„Bouvet" P, „Jauréguiberry", „Carnot".

Digitized by Google

1. Panzerkreuzerdivision:	2. Panzerkreuzerdivision:
Kontreadmiral Pivet.	Kontreadmiral Auvert.
Panzerkreuzer „Jules Ferry“, „Jules Michelet“,	Panzerkreuzer „Marseillaise“, „Gloire“,
„Ernest Renan“, „Victor Hugo“.	„Dupetit Thouars“, „Condé“.
1 Torpedojägerflottille zu 12 Booten.	1 Torpedojägerflottille zu 12 Booten, darunter 2 als Minenleger umgebaute („Baliste“, „Flamberge“).

(Einer der Torpedojäger dient als Depeschenboot für den Leiter, wöchentlich wechselnd.)

Minentransportschiff „Foudre“.

Die Torpedo- und Unterseeboote der Mittelmeerstation (Toulon, Ajaccio, Biserta, Algier, Oran) nebst dem Flaggschiff des commandant supérieur in Toulon, Küstenpanzer „Amiral Tréhouart“.

Die défenses fixes der Mittelmeerstation.

Der Küstenbeobachtungs- und Nachrichtendienst der französischen Mittelmeerküste sowie der von Algier und Tunis.

Als Stab waren dem Leiter der Manöver, der seine Flagge am 18. Mai auf „Victor Hugo“ heißte, ein Kapitän zur See als Chef des Stabes, ein Kapitän zur See als 1. Adjutant, 3 Oberleutnants zur See als Adjutanten zugeteilt.

Als Unparteiische waren für das I. Geschwader Vizeadmiral Kiésel auf „Liberté“, Kontreadmiral Perrin auf „Jules Michelet“, für das II. Geschwader Kontreadmiral Richard-Foy auf „Condé“ und Kontreadmiral Gauchet auf „Carnot“ kommandiert.

Die Offiziere der Marineakademie waren den Verbänden zur Teilnahme an den Manövern zugewiesen; in erster Linie sollten sie bei den Stäben der Verbandsführer Verwendung finden.

Schließlich waren auch eine Anzahl anderer Seeoffiziere sowie Offiziere des Landheeres auf der Flotte eingeschifft; auf einzelnen Schiffen sollen bis zu neun fremde Offiziere an Bord gewesen sein. — Dem Generalinspekteur der Schulen, Vizeadmiral Germinet, war die Einschiffung auf einem von ihm selbst zu bestimmenden Fahrzeug anheimgestellt. — Der Marineminister hatte seine Teilnahme an einzelnen Phasen der Manöver auf dem vom Fregattenkapitän R. Daveluy befehligten Torpedojäger „Faucon“ angesagt.

Die strategischen Manöver.

Die drei strategischen Übungen, die den ersten Teil der Flottenmanöver ausfüllten, brachten Verhältnisse zur Darstellung,*) wie sie im Ernstfalle der Kriegführung der französischen Seestreitkräfte im Mittelmeer wahrscheinlich zugrunde liegen würden. Für die erste Aufgabe — Verhinderung der Vereinigung von zwei feindlichen Geschwadern durch ein französisches — war die Zeit vom 20. bis 25. Mai, für die zweite — Schutz eines Seetransportes von Algier nach Frankreich durch die französischen Mittelmeerstreitkräfte — die Zeit vom 27. bis 30. Mai und für die dritte — Blockade von Toulon und Kampf unter Anlehnung an die Befestigungen von Toulon — der 31. Mai bis 4. Juni festgesetzt.

*) Die folgenden Angaben gründen sich auf die in »Moniteur de la Flotte«, »Le Yacht« und »La Vie Maritime« erschienenen Manöverberichte.

Digitized by Google

Allgemeine Bestimmungen für die strategischen Manöver.

Schiffe dürfen nicht mehr als 3/4 der Kesselzahl in Betrieb nehmen, Torpedoboote nicht mehr als 85 Prozent der bei den Probefahrten erreichten größten Umdrehungszahl laufen. Ist einmal für eine Übung eine bestimmte Kesselzahl gewählt, so dürfen — z. B. im Falle von Betriebsstörungen — andere Kessel später nicht angezündet werden. — Die Geschwindigkeit des Küstenpanzers „Amiral Tréhouart" wird auf 12 kn festgesetzt.

Bei allen Schiffsklassen gelten die Einheiten beider Parteien an Gefechtsstärke einander gleich; die größere Zahl allein bedingt also die Überlegenheit. Indessen wird den Linienschiffsdivisionen und der Panzerkreuzerdivision des I. Geschwaders ein etwas größerer Gefechtswert zugesprochen als den entsprechenden Divisionen des II. Geschwaders.

Ausfälle werden während der strategischen Übungen im allgemeinen nicht zur Darstellung gebracht; als Zeichen der Überlegenheit einer Partei wird gegebenenfalls der Rückzug des Schwächeren angeordnet.

Bei Gefechten dürfen Schiffe nicht näher als 2000 m aneinander herankommen, während Torpedoboote nicht näher als 200 m an gegnerische Schiffe herangehen sollen.

Das Stören der feindlichen F.T. ist gestattet; besondere F.T.-Stillen für die Oberleitung werden angesetzt.

Die Schiffe befinden sich im Klarschiffzustande, Kriegswache.

Als Zentralnachrichtenstellen dienen Ajaccio, Algier und Toulon.

Die Verwendung von Geheimschlüsseln für das F.T.- und Signalwesen ist anheimgestellt.

Als Unterscheidungszeichen führen die Schiffe der roten Partei einen roten Wimpel, die der blauen Partei eine blaue Flagge, neutrale Schiffe die internationale Flagge N unter der Nationalflagge.

Die Entscheidung, ob Minensperren tatsächlich auszulegen sind, ist den Geschwaderchefs und Marinepräfekten überlassen.

Weitgehende Vorsichtsmaßregeln wurden bei der Verwendung von Unterseebooten getroffen. So wurden 2 Hebeprähme mit den nötigen Apparaten sowie eine Anzahl von Tauchern von Toulon nach Ajaccio übergeführt.

Die 1. strategische Übung (s. Skizze).

Aufgabe: Ein blaues Geschwader (I. Geschwader, 1. Panzerkreuzerdivision, 12 Torpedojäger), das sich beim Ausbruch des Krieges in Toulon befindet, hat den Auftrag, die Vereinigung von zwei roten Geschwadern zu verhindern, von denen das eine, A (II. Geschwader, 2. Panzerkreuzerdivision, 12 Torpedojäger), in Oran, das andere, B (dargestellt durch Küstenpanzer „Amiral Tréhouart" — ein Linienschiffsgeschwader — und Minenleger „Foudre" — eine Panzerkreuzerdivision — und unterstützt durch die Torpedobootsflottillen von Toulon und Ajaccio (20 Boote) sowie (3 Tauchboote von Biserta), in Ajaccio stationiert ist. Die französische Mittelmeerküste und die Küste von Algier steht der blauen Partei, die Küste von Corsika der roten

Digitized by Google

Partei zur Verfügung. Die Torpedobootsflottillen von Algier (1 Division zu 1 Torpedojäger und 4 Booten) und Oran (2 Divisionen zu je 1 Divisionsboot und 4 Booten) gehören zur blauen Partei.

Vor Beginn der Feindseligkeiten (12h nachts 20./21. Mai) ist eine Periode politischer Spannung angenommen, so daß die blauen Seestreitkräfte zu diesem Zeitpunkt marschbereit sein können. Die roten Streitkräfte in Oran (Rot A) dürfen erst 22 Stunden nach dem Eintreffen der Kriegsnachricht auslaufen, wodurch der angenommenen größeren Entfernung ihres Heimatshafens von Ajaccio Rechnung getragen werden soll. Rot B in Ajaccio hat seine Mobilisierung erst 24 Stunden nach dem Kriegsausbruch beendet.

Entfernungen: Oran—Ajaccio 600 sm; Oran—Toulon 560 sm; Ajaccio—Toulon 160 sm; Toulon bis zur Linie Kap Ténès—Kap Palos etwa 460 sm; Algier—Ajaccio etwa 400 sm.

Durchführung: Der Parteiführer von Blau, Vizeadmiral de Jonquières, detachiert um Mitternacht am 20./21. Mai von Toulon aus seine Panzerkreuzerdivision (3 Panzerkreuzer, da „Victor Hugo" als Flottenflaggschiff ausfällt) unter Kontreadmiral Pivet mit 18 kn Fahrt, um an Rot A Fühlung zu nehmen. Um 12 30h nachts entsendet er die Torpedojäger und läuft selbst um 1h V, den 21., mit den Linienschiffen aus, um gemäß der ihm von der Oberleitung erteilten Anweisung in Ajaccio Rot B zu blockieren. Bis 8h V andauernder Nebel erschwert die ersten Operationen, 2 blaue Torpedojäger kommen dadurch für mehrere Stunden von ihrem Gros ab. Dieses läuft im Nebel mit 11 kn Fahrt mit ausgebrachten Nebelleuchtbojen und angestellten Marsscheinwerfern.

Am 21. richtet der blaue Parteiführer die Blockade vor Ajaccio ein; die Torpedojäger bilden einen Blockadegürtel am Eingange der Bucht, die Linienschiffe halten sich bei Tage in einem Abstande von 10 sm. Die Torpedojäger haben den Auftrag, die Semaphorstation auf den Sanguinaires zu zerstören, werden aber an seiner Ausführung durch „Foudre" gehindert, der sie gegen Mittag weiter nach See zurückdrängt. Der Führer von Rot B hat die Reede von Ajaccio durch Minen- und andere Sperren gesichert und seine Torpedobootsflottillen schon vor Ankunft von Blau aus der Ajaccio-Bucht entsandt, um sie nachts aus einem Hinterhalt an der Küste auf das blaue Geschwader anzusetzen; das Seegebiet vor der Bucht von Ajaccio ist in vier Sektoren, zwischen je zwei Breitenparallelen gelegen, geteilt, die von den einzelnen Divisionen bei Nacht abgesucht werden. Die beiden Divisionen der Ajaccio-Flottille treffen in den nördlichen Sektoren in der Nacht vom 21./22. etwa 40 sm*) von der Küste auf das blaue Geschwader, das sie angreifen. Gegen 3h V laufen die roten Flottillen wieder in Ajaccio ein, nachdem sie die blauen Torpedojäger der Blockadelinie, die sie nicht von See her erwarten, von achtern aufkommend überrascht haben. Die blauen Torpedojäger haben bei Nacht die Blockadelinie in die innere Bucht vorgeschoben; die am weitesten innen stehende 2. Division greift den „Amiral Tréhouart" zu Anker und den „Foudre" beim Versuch auszubrechen

*) Nach »Moniteur de la Flotte«. Nach »Le Yacht« ist das blaue Geschwader nachts auf 4 sm an die Sanguinaires herangegangen, um die Torpedobootsangriffe zu erleichtern.

Digitized by Google

an und signalisiert dessen Vernichtung. Bei der klaren, mondhellen Nacht werden die blockierenden Torpedojäger jedoch sehr bald auch von Land her ausgemacht, mit Scheinwerfern wirksam beleuchtet und beschossen. Bei Tagesanbruch wird von dem wieder näher an den Hafen heranschließenden blauen Geschwader die „République" zur Niederkämpfung des „Foudre" detachiert, der den Versuch, die Blockade zu brechen, erneuert. „Foudre" wird darauf endgiltig außer Gefecht gesetzt. Am 22. früh detachiert der Führer von Rot B die Tauchboote „Circé" und „Papin" nach der Straße von Bonifacio, um dort Blau den Weg zu verlegen. Bei der Abfahrt sollen die Boote versuchen, das blaue Geschwader zu schädigen. „Circé" durchbricht unbemerkt den Gürtel der Torpedojäger, das Periskop von „Papin" wird jedoch gesichtet und das Auslaufen der Boote durch F. T. an das blaue Geschwader gemeldet, das nach See zu mit 15 kn Fahrt ausweicht. Nachmittags läuft auch „Calypso" unbemerkt aus, die in Ajaccio stationiert geblieben ist; als sie beim Wiedereinlaufen gesichtet wird, signalisieren die Torpedojäger, in der Annahme, es handle sich um eins der morgens ausgelaufenen Boote, die Rückkehr der Unterseeboote in den Hafen. Die Tauchboote „Circé" und „Papin" melden auf der Fahrt nach Bonifacio telegraphisch ihre Beobachtungen über die Position des blauen Geschwaders, auf Grund deren der rote Befehlshaber in der Nacht vom 22./23. nochmals seine Torpedobootsflottillen ansetzt mit dem Erfolg, daß wiederum 2 Divisionen zum Angriff kommen.

Die zur blauen Partei gehörenden Torpedobootsflottillen von Algier und Oran hatten sich bereits während der Spannungsperiode, am 20. Mai 7^h N in Arzeu, einem Hafen der algerischen Küste etwa 20 sm östlich Oran, versammelt. Bei Kriegsausbruch, den 20./21. 12^h nachts, laufen sie nach Ténès, wo sie um 7^{30h} V den 21. ankommen und bis Mittag 150 Tonnen Kohlen übernehmen.

Um 3^h N wird folgender Aufklärungsbefehl des Vizeadmirals de Jonquières an die Torpedoflottillen bekanntgegeben:

> „3^h V in der Nacht vom 21./22. Vorpostenlinie Ténès—Palos N57°W auslegen. Auf der Strecke 7 bis 15 sm von Palos Torpedoboot 356 und die 1. Division von Oran; 30 sm von Palos „Jules Michelet" mit einem Torpedoboot; 60 sm von Palos Torpedojäger „Sarbacane" und die 4 Boote von Algier; 30 sm von Ténès Torpedoboot 355 und die 2. Division von Oran. Abstand zwischen den Torpedobooten $2^1/_2$ sm. Aufgabe: Aufklärung nach Westen. Beim Sichten des Feindes auf die Kreuzer zurückziehen und Meldung durch den Semaphor von Ténès erstatten."

Dazu hatte der Chef der 1. Panzerkreuzerdivision folgenden Ergänzungsbefehl erlassen:

> „Die Linie ist bereits vor 3^h V einzunehmen. 3^h V Kurs S45°W. Einnahme einer zweiten Linie Palos in N38°W, in der die Abstände also geringer sind als in der ersten."

(Die Linie Ténès—Palos ist 120 sm lang; für ihre Absperrung stehen 2 Panzerkreuzer, 1 Torpedojäger zu 310 Tonnen mit F.T.-Einrichtung und 14 Torpedoboote zu 98 Tonnen zur Verfügung. Bei gleichmäßiger Verteilung würden sich also Abstände von etwa 7 sm ergeben. Bei der befohlenen Aufstellung ist je eine Strecke von etwa 8 sm Länge auf den beiden Flügeln und in der Mitte in engeren Abständen

Digitized by Google

(2½ sm) besetzt; die Abstände der Flügel von der Küste betragen 7 sm, die Abstände nach der Mitte zu etwa 15 sm und 30 sm. Die 3 mit F.T.-Einrichtungen versehenen Schiffe und Fahrzeuge (2 Panzerkreuzer, 1 Torpedojäger) sind in Abständen von 30 sm von einander und von der Küste entfernt aufgestellt.)

Torpedoboot 356 mit der auf dem nördlichen Flügel Palos am nächsten zu stationierenden Division, geht 4h N am 21. in See. Das Wetter ist bei östlichen bis nordöstlichen Winden im Laufe des Tages schlechter geworden, so daß die Boote bei 10 kn Fahrt infolge der groben See sehr schlecht liegen. 6h N wird daher die Rückkehr nach Ténès beschlossen, das um 11h N erreicht wird, nachdem um 8h auf 332 ein Maschinist über Bord gespült und trotz einstündigen Suchens nicht wiedergefunden ist.

Torpedojäger „Sarbacane" mit der mittleren Gruppe geht um 10h N in See, entläßt aber um 12h nachts wegen des schlechten Wetters die vier 98 Tonnen-Boote und setzt den Marsch allein fort. Nachdem er vergeblich die Kreuzer gesucht hat, um sie von dem Ausbleiben der Torpedoboote zu benachrichtigen, kehrt er nach Algier zurück.

Nur die 2. Division von Oran hat um 3h V den 22. ihre Position auf dem südlichen Flügel eingenommen und geht zu dieser Zeit auf den Kurs S 45° W. Bereits um 4h V den 22. sichtet sie das rote A-Geschwader etwa 30 sm von Ténès und erstattet über die Semaphorstation von Ténès Meldung nach Algier, wo die Nachricht jedoch erst um 10h V eintrifft, da die Boote wegen des Seeganges nicht hohe Fahrt laufen konnten. Zu dieser Zeit lagen in Algier bereits funkentelegraphische Nachrichten vor, nach denen die Panzerkreuzer gegen 3h V Fühlung an dem roten A-Geschwader genommen hatten.

Das rote A-Geschwader unter Vizeadmiral Aubert war um 10h N den 21. Mai — 22 Stunden nach dem Beginn der Feindseligkeiten — von Oran abgegangen. Es hatte zunächst einen nördlichen Kurs gesteuert, um von der Küste freizukommen und dadurch den blauen Torpedobootsflottillen zu entgehen, sodann hatte es einen ostnordöstlichen Kurs auf die Mitte von Sardinien gewählt, der es unbestimmt ließ, ob das Geschwader die Absicht hatte, direkt nach Ajaccio zu laufen oder nach Rundung des Kap Spartivento an der Ostküste von Sardinien entlang und durch die Straße von Bonifacio zu gehen, um dort die Vereinigung mit dem B-Geschwader herzustellen. Sollten die Torpedobootsflottillen in der Nacht vom 21./22. Fühlung nehmen, so hoffte man, sie noch in derselben Nacht abzuschütteln. Für den Fall, daß dies nicht gelang, wollte Admiral Aubert einen südlicheren Kurs bis nördlich von La Galite steuern, um Zeit für die Vereinigung mit Rot B zu gewinnen.

Als Gründe, die für die Vereinigung östlich von Sardinien sprachen, werden folgende angeführt: Passierte das rote A-Geschwader das Kap Spartivento, bevor das blaue Geschwader, auf der Westseite der Insel nach Süden laufend, dort angelangt war, so würde es zu einer regelrechten, sich lang hinziehenden Verfolgung kommen, während der die Vereinigung mit dem durch die Straße von Bonifacio herbeikommenden B-Geschwader sich leicht würde bewerkstelligen lassen. Für den Fall, daß Rot B aus Ajaccio durch die Straße von Bonifacio entkam, hielt man eine Durchfahrt von Blau durch diese Straße zur Verfolgung von B wegen der Torpedo- und Unterseeboots-

Digitized by Google

gefahr für nicht sehr wahrscheinlich. Lief schließlich Blau durch die Straße, um sich zwischen Rot A und B zu setzen, so glaubte man, daß der Nachrichtendienst von Corsika imstande sein würde, Rot A rechtzeitig zu warnen, so daß dieses Geschwader Kehrt machen, an der Westseite von Sardinien nordwärts laufen und sich so mit dem entgegenkommenden Rot B vereinigen würde.

Das rote A-Geschwader marschierte nach der Abfahrt von Oran in klarer, mondheller Nacht abgeblendet mit etwa 12 kn Fahrt — die 6 Linienschiffe und 4 großen Kreuzer in Kiellinie hintereinander, die Torpedojäger als Marschsicherung auf 2000 m vorgeschoben. — Blaue Torpedoboote sind von dem Geschwader nicht gesichtet worden. Dieses scheint zwischen 3^h und 4^h V den 22. Mai zwischen der auf dem südlichen Flügel stehenden Torpedobootsflottille und dem „Ernest Renan" etwa 30 sm nordwestlich von Ténès auf die blaue Vorpostenlinie gestoßen zu sein. Während erstere die Meldung vom Sichten des feindlichen Gros nach Ténès überbrachte (vgl. S. 875), wird letzterer bei Tagesanbruch an Backbordseite des Geschwaders Fühlung haltend bemerkt; bald schließen auch „Jules Michelet" und „Jules Ferry" heran, um achtern Fühlung zu nehmen.

Das Wetter wird im Laufe des Tages regnerisch und weniger sichtig, jedoch können die Kreuzer außerhalb der Schußweite den Bewegungen des A-Geschwaders folgen. Die erste Nachricht von dem Sichten des roten A-Geschwaders durch die blauen Panzerkreuzer gelangt um 10^h V den 22. Mai durch F.T. nach Algier, von dort trifft sie um 4^h N bei dem blauen Parteiführer vor Ajaccio ein, nachdem dieser bereits um 1^h V den 22. auf demselben Wege davon Kenntnis erhalten hat, daß das A-Geschwader um 10^h N den 21. das Kap Falcon nahe Oran passiert hat.

Eine einwandfreie F.T.-Verbindung zwischen Rot A und Rot B wird dagegen am 22. anscheinend nicht hergestellt, so daß Vizeadmiral Aubert, im Ungewissen über die Absichten von Rot B, am 22. nachmittags 2 Depeschenboote nach Ajaccio entsendet, mit der Anweisung, Rot B solle nach der Straße von Bonifacio laufen. Nachts (22./23.) läuft das A-Geschwader in Kiellinie weiter, die Panzerkreuzer stehen in Kiellinie dahinter, die Torpedojäger bilden Nachhut; die blauen Kreuzer halten achtern und an Backbord (nördlich) Fühlung. Nach Einbruch völliger Dunkelheit ändert das Linienschiffsgeschwader Kurs mehr nach Süden, während die roten Panzerkreuzer unter Fahrtverminderung den alten Kurs beibehalten, um die Fühlunghalter irrezuführen. Kurz nachher erhalten die Torpedojäger Befehl zum Angriff auf die blauen Kreuzer, während gleichzeitig die roten Panzerkreuzer nach Süden abbiegen, um im Moment des Torpedobootsangriffs mit hoher Fahrt zu entkommen. Die Torpedojäger finden jedoch die feindlichen Kreuzer nicht, die roten Kreuzer dagegen treffen nach Verlauf von 2 Stunden auf einen der Fühlunghalter, den sie eine zeitlang jagen. Da sie aber einen Zusammenstoß mit der ihnen überlegenen blauen Panzerkreuzerdivision vermeiden wollen, nehmen sie vor Tagesanbruch ihre Position hinter dem Linienschiffsgeschwader wieder ein. Im Laufe des 23. läßt Admiral Aubert, der am Vormittag die Südspitze von Sardinien rundet, seine Kreuzer nach vorn aufklären, was die blauen Panzerkreuzer, die an diesem Tage vorn Fühlung halten, am Nachmittag zu einem Angriff auf die roten Kreuzer veranlaßt, die sich auf ihr Gros

Digitized by Google

zurückziehen. Trotz fortgesetzter Versuche gelingt es auch am 23. dem roten A-Geschwader nicht, mit Rot B in funkentelegraphische Verbindung zu treten, so daß es über dessen Absichten auch weiterhin im Unklaren bleibt.

Der blaue Parteiführer hatte inzwischen vor Ajaccio 2^h V den 23. von den fühlunghaltenden Panzerkreuzern den Funkspruch abgenommen, daß diese weiter Fühlung an dem 150 sm westlich Kap Spartivento stehenden, nach Osten marschierenden roten A-Geschwader hielten. 5^h V den 23. erreicht ihn eine neue Meldung, die bestätigt, daß Rot A südlich um Sardinien herumzugehen beabsichtigt, um dann im Osten der Insel nach Norden hinaufzulaufen. Gleichzeitig erhält — nach „Le Yacht" — Admiral de Jonquières von den Ajaccio blockierenden Torpedojägern die Nachricht, daß „Amiral Tréhouart" nachts die Blockade gebrochen und mit Kurs auf die Straße von Bonifacio abgedampft sei. Das blaue Geschwader läßt nunmehr die 2. Division seiner Torpedojäger vor Ajaccio, sendet die 1. Division voraus, um in der Straße von Bonifacio die Sicherung gegen Unterseeboote zu übernehmen und läuft selbst mit 16 kn dorthin. Die Enge von Bonifacio war von den Unterseebooten in 2 Sektoren, östlich und westlich des Meridians von Kap Pertusato, geteilt, in denen „Papin" und „Circé" das blaue Geschwader erwarten. Letzteres Boot wird von den blauen Torpedojägern gesichtet, als es unvorsichtigerweise auftaucht, um die Parteizugehörigkeit der Torpedojäger auszumachen; es kann nur mit Mühe noch rechtzeitig tauchen und wird 40 Minuten lang — selbst in einer Tiefe von 18 m laufend — von den Torpedofahrzeugen verfolgt, so daß es von dem nunmehr mit 17 kn marschierenden Geschwader abgedrängt wird. „Papin" hingegen gelangt unbemerkt gegen 10^h V den 23. nahe der Insel Lavezzi durch den Sicherungsgürtel hindurch und kommt zu einem wohlgelungenen Angriff auf die beiden blauen Schlußschiffe. Die Torpedojäger werden in der Enge zurückgelassen, während das blaue Geschwader mit 17 kn an der Ostküste von Sardinien südwärts vorgeht. Durch F.T. Meldungen der Panzerkreuzer wird es über die Bewegungen von Rot A laufend unterrichtet; die Störungsversuche von Rot A scheinen danach ohne Erfolg geblieben zu sein. 5^{20h} N sichtet der blaue Parteiführer etwa 12 sm östlich von Kap Sferra Cavallo seine Panzerkreuzer und bald darauf das rote A-Geschwader. Die blauen Panzerkreuzer sammeln an Backbord vorn von ihren Linienschiffen, die S 35° W steuern. Der Geschwaderchef von Rot A macht zunächst Kehrt, — vielleicht um bei einbrechender Dunkelheit die Teilnahme seiner Torpedojäger an der Schlacht gegenüber den von Torpedojägern entblößten blauen Streitkräften wirksamer zu gestalten und dadurch seine Unterlegenheit auszugleichen. Das blaue Geschwader verfolgt ihn und setzt seine Panzerkreuzer auf die roten Schlußschiffe an. Dadurch sieht sich Rot A veranlaßt, die Schlacht anzunehmen und formiert die Linie auf östlichem Kurse, die Panzerkreuzer hinter den Linienschiffen. Blau schwenkt zum laufenden Gefecht, seine Panzerkreuzer, die eine zeitlang von den gesamten roten Streitkräften beschossen sind, operieren gegen die feindliche Spitze, deren Umfassung ihnen anscheinend gelingt, während der sie aber von den roten Torpedojägern angegriffen werden. Rot eröffnet 6^{55h} das Feuer auf etwa 60 bis 70 hm auf das blaue Gros, während dieses noch nicht völlig rangiert ist. Es erwidert erst 5^m später. Das laufende Gefecht wird etwa 20^m bis auf Entfernungen von 30 hm geführt, dann schwenkt Rot A langsam ab, wobei Blau ihm folgt und von den Torpedojägern

Digitized by Google

angegriffen wird. In der Dunkelheit verlieren die Gegner einander sodann aus Sicht, und gegen 8h N wird von Vizeadmiral Caillard der Schluß der ersten Übung befohlen.

Die Vereinigung der beiden roten Geschwader war somit vereitelt — „Amiral Tréhouart" trat nicht mehr in die Erscheinung —, jedoch hatte der Chef des roten A-Geschwaders es verstanden, in dem bei beginnender Dunkelheit angenommenen Entscheidungskampf durch geschickte Ausnutzung der Torpedojäger seine Unterlegenheit einigermaßen auszugleichen.

Besprechung.

Nach den Mitteilungen der französischen Fachzeitschriften sollte durch die erste strategische Übung zur Darstellung gebracht werden, wie bei Ausbruch eines Krieges mit den Dreibundmächten die französische Flotte die italienischen Seestreitkräfte in einem ihrer Heimathäfen aufsucht und blockiert und wie sie deren Vereinigung mit dem später eintreffenden österreichischen Geschwader zu verhindern sucht. Der größeren Entfernung der österreichischen Häfen war durch die Bestimmung Rechnung getragen, daß Rot A erst 22 Stunden nach Beginn der Feindseligkeiten aus Oran auslaufen durfte. Daß die gesamten strategischen Übungen sich im Mittelmeer abspielten, entspricht der zur Zeit herrschenden Auffassung von den Aufgaben der französischen Seestreitkräfte in einem Kriege mit dem Dreibund, nach der diesen die Bekämpfung der italienischen und österreichischen Geschwader zufallen würde, während man von England die Bindung der deutschen Flotte hofft.

Allgemein wird der Mangel an leichten Aufklärungsstreitkräften betont, der sich gerade bei dieser Übung — und zwar in den folgenden Beziehungen — ganz außerordentlich störend fühlbar machte:

1. Die Blockade mußte ganz von Torpedojägern durchgeführt werden, die infolge der Unterseebootsgefahr bei Tag und Nacht auf ihrem Posten zu verharren hatten. Da auch der Blockierte über Kreuzer nicht verfügte, trat der Mangel an solchen auf Seiten des Blockierenden in seinen Folgen allerdings nicht in vollem Maße hervor.

2. Nur drei Panzerkreuzer standen zur Verfügung, um Tage lang an einem Geschwader von 6 Linienschiffen, 4 Panzerkreuzern und 12 Torpedojägern Fühlung zu halten.

Ohne Zweifel haben diese Panzerkreuzer sich ihrer Aufgabe, wie die Fachpresse einmütig anerkennt, mit Umsicht und großem Geschick entledigt, wobei ihnen allerdings verhältnismäßig günstige Wetter- und Beleuchtungsverhältnisse sowie der Umstand zustatten kamen, daß sie zusammen als der roten Panzerkreuzerdivision an Gefechtsstärke überlegen galten. Dieser letzteren Tatsache ist es wohl auch zuzuschreiben, daß die roten Panzerkreuzer einen energischen Angriff auf die Fühlunghalter unterließen, zumal da sie es unter allen Umständen vermeiden mußten, sich in Kreuzerkämpfen aufzureiben und dadurch das an sich schon dem blauen Geschwader unterlegene rote A-Geschwader vor dem Entscheidungskampf noch weiter zu schwächen. Weniger leicht wäre den blauen Panzerkreuzern die Durchführung ihrer Aufgabe geworden, wenn der Torpedobootsangriff während der Kursänderung des roten Gros und der roten Panzerkreuzer in der Nacht vom 22./23. gelungen wäre und wenn auch sonst nachts die Torpedojäger

Digitized by Google

gegen die Fühlunghalter hätten angesetzt werden können, was anscheinend durch die Beleuchtungsverhältnisse — die Nächte waren mondhell — verhindert wurde. Ein dem von Admiral Aubert ausgeführten Manöver ähnliches Verfahren zum Abschütteln der Fühlunghalter kam übrigens auch während der Manöver 1907*) zur Anwendung.

3. Am störendsten kam das Fehlen von Aufklärungsschiffen bei der Absperrung der 120 sm langen Linie Kap Palos—Ténès (vgl. S. 874) zur Geltung, für die außer den beiden schnellen Panzerkreuzern nur ein Torpedojäger und vierzehn 98 Tonnen-Torpedoboote zur Verfügung standen. Waren diese Boote schon bei gutem Wetter für die Aufgaben der Aufklärung von höchst zweifelhaftem Werte, so wollte es der Zufall, daß sie bei der am 21. und 22. herrschenden, von den Schiffen keineswegs unangenehm empfundenen See ihre völlige Ungeeignetheit für jede Art der Verwendung auf hoher See von neuem beweisen sollten. Diese von der Fachpresse nunmehr allgemein bestätigte Erkenntnis hat in den letzten Jahren zur endgültigen Aufgabe dieses Typs von reinen Küstenfahrzeugen auch in der französischen Marine geführt. — Die von dem blauen Parteiführer angeordnete Vorpostenlinie, die nur einzelne Teile der Linie Palos—Ténès wirksam bewachen ließ, während andere, 15 bis 30 sm lange Strecken ganz unbewacht blieben, legt die Vermutung nahe, daß mit Rücksicht auf den Mangel an Aufklärungsstreitkräften das rote A-Geschwader Anweisung hatte, nur an bestimmten Stellen der Linie durchzubrechen. Denn die wirksame Sperrung der ganzen Linie wäre auch einer der Zahl der tatsächlich verfügbaren Kreuzer und Torpedoboote (17) entsprechenden Anzahl von vollwertigen Aufklärungsschiffen nicht möglich gewesen.

Die funkentelegraphische Verbindung zwischen den Fühlung haltenden blauen Kreuzern und dem blauen Gros, sowohl über Algier als auch später direkt, scheint sehr gut gearbeitet zu haben (Entfernungen siehe S. 873). Nur das erste Signal über das Sichten des roten A-Geschwaders, das schon um 10^h V den 22. in Algier war, hat längere Zeit gebraucht, um von hier an das blaue Gros durchzukommen; es ist nach den Berichten erst um 4^h N beim Gros eingetroffen. Dagegen hat die Verbindung zwischen Rot A und Rot B nicht einwandfrei hergestellt werden können. Ob die F.T.-Apparate der einzelnen Schiffsklassen an Leistungsfähigkeit verschieden waren — auf Seiten von Blau waren die modernsten Panzerkreuzer und Linienschiffe, bei Rot A und B die älteren — und ob dadurch das Stören der blauen Partei etwa wirksamer war, läßt sich aus den Presseberichten nicht ersehen. In der Fachpresse wurde kritisiert, daß am Vorabend des Manövers eine große Anzahl von neuen, bei den Übungen erst zu erprobenden Bestimmungen über den F.T.-Verkehr herausgegeben wurde; vielleicht liegt auch hierin ein Grund für das teilweise Versagen dieses Nachrichtenmittels.

Nach „Le Yacht“ haben nach kurzer Zeit beide Parteien die im F.T.-Verkehr angewandten Schlüssel der Gegenpartei ausgemacht.

Bezüglich der nächtlichen Torpedobootsangriffe wird wiederholt in den Manöverberichten erwähnt, daß sie auf zu große Entfernungen, 1000 m und mehr, angesetzt wurden. Von einzelnen Booten wird besonders erwähnt, daß sie auf gute Nachtschußweiten, 300 bis 400 m, herangekommen seien.

*) Vgl. Oktoberheft 1907, S. 1161.

Digitized by Google

Die drei Unterseeboote — es handelt sich um zwei 351 Tonnen-Tauchboote und ein 398 Tonnen-Tauchboot des „Pluviôse"-Typs — sind, wie die Fachpresse anerkennt, mit Entschlossenheit und Geschick geführt worden. Auch ihre Meldung über die Stellung des Geschwaders bei ihrem Auslaufen nach der Bonifacio-Straße erwies sich als nützlich. Anderseits scheinen die französischen Torpedojäger bereits eine gute Übung in ihrem Dienst als Sicherung der Linienschiffe gegen Unterseeboote erworben zu haben.

„Naval and Military Record" folgert in Übereinstimmung mit Vorstehendem aus der ersten strategischen Übung die große Schwierigkeit einer wirksamen Blockade gegenüber der Torpedo- und Unterseebootsgefahr der Jetzzeit, die Wichtigkeit von leichten Aufklärungsstreitkräften für die Aufgaben der Blockadekriegführung und die Ungeeignetheit von kleinen Torpedobooten für die Verwendung in der Kriegführung auf hoher See.

Dem Schluß des ersten strategischen Manövers am 23. Mai abends folgte ein Nachtmarsch der Geschwader auf die Anfangstellungen zu einem für den 24. angesetzten Gefechtsbild an der Westküste von Sardinien, das bei der Besprechung der taktischen Übungen Erwähnung finden wird. Am 24. nachmittags gingen die Verbände sodann auf die Anfangstellungen zur zweiten strategischen Übung.

Die 2. strategische Übung (s. Skizze).

Aufgabe: Ein für kurze Zeit im Besitz der Seeherrschaft im westlichen Mittelmeer befindliches blaues Geschwader (I. Geschwader mit 3 Panzerkreuzern und 12 Torpedojägern) ist in Algier konzentriert, mit dem Auftrag, einen wichtigen Truppentransport von Algerien nach Frankreich zu sichern. Ein Teil des Transports, dargestellt durch Panzerkreuzer „Dupetit-Thouars", soll von Algier abfahren, ein anderer Teil, dargestellt durch Minenleger „Foudre", von Oran. Am 27. Mai 4^{h} V sind die Transportschiffe noch nicht klar zur Abfahrt. Zu dieser Zeit erfährt der blaue Parteiführer, Vizeadmiral de Jonquières, 1. daß am 26. mittags ein rotes Geschwader (II. Geschwader mit 4 Panzerkreuzern und 12 Torpedojägern), das dem blauen an Gefechtsstärke nicht gewachsen ist, die Straße von Otranto (40° Nordbreite) passiert hat, mit etwa 12 kn Fahrt und Kurs nach dem westlichen Mittelmeer; 2. daß ein zweites, sehr starkes rotes Geschwader im Atlantischen Ozean 3 Tagemärsche von Gibraltar entfernt steht. Aus diesem Grunde muß der blaue Parteiführer die Inmarschsetzung der Transporte innerhalb von höchstens 48 Stunden befehlen; indessen kann sie nicht vor Ablauf von 20 Stunden erfolgen.

Blau soll die Transporte vor dem 31. Mai sicher nach einem der befestigten Häfen Port Vendres, Marseille oder Toulon bringen; die Flottillen von Toulon und Algerien gehören zur blauen Partei. Das rote Geschwader, das aus dem Adriatischen Meer kommt und dem die Küste und die Flottille von Corsika zur Verfügung steht, soll die Transporte abfangen.

Ausführungsbestimmungen. Manöverbeginn 27. Mai 4^{h} V. Blaue Linienschiffe und Kreuzer haben vom 27. mittags an Bewegungsfreiheit. Frühester Termin für Abfahrt der Transporte 27./28. Mitternacht; ihre größte Geschwindigkeit 10 kn.

Digitized by Google

Als in ihrer Begleitung befindlich werden leichte, mit F.T.-Einrichtung versehene Fahrzeuge angenommen, die bei Tage Torpedobooten wirksam entgegentreten können. Die Flottillen von Algier und Oran sind in Algier versammelt. Das Einlaufen in neutrale Gewässer ist untersagt.

Das rote Geschwader steht zu Beginn in Porto Vecchio (Ostküste von Corsika), von wo die Kreuzer am 28. Mai 2^h V, die Linienschiffe am 28. Mai 12^h mittags auslaufen können (in der Annahme, daß sie von dem genannten Ausgangspunkt in der Straße von Otranto mit 15 kn und mit 12 kn gelaufen sind). Die (rote) Flottille von Ajaccio steht in der Straße von Bonifacio.

Entfernungen: Algier—Toulon 400 sm; Oran—Port Vendres 460 sm; Golf von Otranto—Porto Vecchio 580 sm; Porto Vecchio—Toulon 200 sm; desgl. – Marseille 240 sm; desgl. —Port Vendres 320 sm.

Ausführung*). Der blaue Parteiführer erteilt am 27. 4^h V einer Rotte seiner 1. Torpedojägerdivision den Befehl, südlich des Kap Spartivento zu patrouillieren, einer zweiten den Auftrag, die Straße von Bonifacio zu bewachen; gleichzeitig telegraphiert er an die Flottille von Toulon, sie solle nördlich von Corsika die Überwachung übernehmen, oder falls diese Position nicht rechtzeitig eingenommen werden könne, sich südlich der Iles d'Hyères stationieren. Alle haben den Auftrag, das Passieren des roten Geschwaders zu melden. Der Rest der Torpedojägerflottille wird zur Begleitung der Transporte bestimmt.

Die (blauen) Flottillen von Algier und Oran gehen um 6^h N den 27. von Algier ab. Die Algier-Boote haben Befehl, von 4^h N den 28. bis 12^h mittags den 29. nördlich Minorca zu kreuzen; die beiden Divisionen von Oran sollen die Straße zwischen Mallorca und Minorca sperren. Diese Divisionen rücken demgemäß nach gemeinsamer Erkundung der Gewässer südlich Minorca am 28. in die Linien Kap Dartuch—Kap Pera und Ayre-Insel—Kap Pera ein. Ihre Postierung in der Straße soll nicht nur zu Angriffen auf etwa passierende rote Streitkräfte ausgenutzt werden, sondern bei diesen auch den Eindruck erwecken, daß die Transporte diesen Weg zu wählen beabsichtigen. Gegnerische Streitkräfte werden indessen von diesen Flottillen nicht gesichtet.

Die beiden Transporte sind angewiesen, 12^h nachts den 27./28. aus Algier und Oran mit 10 kn Fahrt auszulaufen und sich um 2^h N den 28. an einem Punkte 60 sm $O^1/_2N$ von Kap Palos — von den beiden Ausgangshäfen je 140 sm entfernt — zu vereinigen. Von dort sollen sie nach der Absicht des Parteiführers gemeinsam unter dem Schutz der Torpedojäger und Panzerkreuzer zwischen Ibiza und der spanischen Küste hindurch nach Norden marschieren.

Die blauen Panzerkreuzer werden am 27. 12^h mittags von Admiral de Jonquières beauftragt, nach einem Vorstoß in der Richtung auf Kap Spartivento sich am 28. nachmittags mit den Transporten südwestlich der Balearen zu vereinigen und ihre Sicherung gegen feindliche Kreuzer zu übernehmen, was am 28. 4^h N geschieht.

*) Der Übersichtlichkeit halber werden zunächst die Operationen von Blau, sodann die von Rot wiedergegeben.

Digitized by Google

Der blaue Parteiführer selbst läuft am 27. mittags mit den Linienschiffen mit 15 kn nach der Straße von Bonifacio, vor der er am 28. mittags steht. Er wählt diese Straße, da sie Rot den kürzesten von den drei möglichen Wegen zur Erreichung der Transporte gewährt und ihm selbst ein Manövrieren auf der inneren Linie gegenüber den drei Anmarschstraßen gestattet. Er erfährt von den beiden in die Straße entsandten Torpedojägern, daß sie von roten Torpedojägern und Torpedobooten gejagt worden sind, woraus er auf die wahrscheinliche Nähe weiterer roter Streitkräfte schließt. Die roten Panzerkreuzer (die schon um 2h V aus Porto Vecchio auslaufen, daher schon um 4h V in der Straße stehen konnten) haben diese bereits ungesehen passiert. Admiral de Jonquières ruft die am 27. nach der Südspitze von Sardinien entsandten 2 Torpedojäger zurück, wartet bis 3h N vor der Straße von Bonifacio und nimmt dann Kurs auf Minorca, um für den Fall, daß Rot Corsika im Norden rundet, seinen Transportschiffen näher zu sein. Daß Rot — auf die Meldung von dem Erscheinen der blauen Linienschiffe vor der Straße von Bonifacio — tatsächlich den letzteren Weg gewählt hat, wird dem blauen Geschwaderchef über Toulon mitgeteilt. Um 6h N werden 2 rote Torpedojäger und 6 Torpedoboote gesichtet, die am Geschwader Fühlung halten und von denen trotz verschiedener Versuche, sie abzuschütteln, drei gegen Mitternacht zum Angriff auf „République" kommen, die wegen warmgelaufener Lager als Schlußschiff fährt.

Inzwischen hat die Manöverleitung befohlen, die beiden Transporte sollen getrennt marschieren; der Oran-Transport soll unter der spanischen Küste entlang nach Port Vendres, der Algier-Transport nach Toulon gehen. Dementsprechend nimmt „Foudre" mit der 2. Torpedojägerdivision am 28. 8h N Kurs auf das Kap S. Sebastian, vermindert während des 29. Fahrt, um das Kap mit Einbruch der Dunkelheit zu erreichen, und kommt um 2h V den 30. vor Port Vendres an, ohne auf einen Gegner gestoßen zu sein. Im Hafen findet er 2 feindliche Torpedojäger vor, die wegen des am 29. hereingebrochenen schlechten Wetters eingelaufen sind. Die blauen Torpedojäger laufen nach dem Einbringen des Transportes in Port Vendres nach Toulon, um dort den zweiten Transport zu unterstützen.

Dem Algier-Transport samt den blauen Panzerkreuzern hatte der Parteiführer auf den Befehl der Manöverleitung über die Trennung als Treffpunkt für den 29. mittags Kap Cabaleria an der Nordspitze von Minorca angegeben. Hier trifft zur angegebenen Zeit bei stürmischem, wenig sichtigem Wetter das blaue Gros ein und tritt mit dem Transport und den Panzerkreuzern den Marsch nach Toulon an. Marschformation während der Nacht: vorn in Kiellinie die Linienschiffe, in der Mitte der Transport, hinten die Panzerkreuzer, begleitet von „Victor Hugo" mit der Oberleitung. Admiral de Jonquières wählt zunächst einen weit nach Osten ausholenden Kurs, um Toulon von Osten her anzusteuern und dadurch den roten Bewachungsgürtel zu umgehen, von dem er annimmt, daß er in der Hauptsache in der Mitte zwischen den drei für die Landung in Betracht kommenden Häfen ausgelegt ist. Diese Annahme erweist sich als zutreffend, und auch der zweite Transport erreicht am 30. mittags ungehindert seinen Bestimmungsort. Begünstigt wurde die blaue Partei durch das sehr stürmische Wetter, das den roten Torpedobootsstreitkräften die Aufklärung stark erschwerte.

Digitized by Google

Der rote Parteiführer plante im Hinblick auf die unterlegene Gefechtsstärke und Geschwindigkeit seines Geschwaders, dem blauen Geschwader auszuweichen, die Transporte aufzusuchen, sie bei Tage anzugreifen, falls sie nicht vom blauen Geschwader begleitet waren, dagegen nachts gegen sie vorzugehen, wenn sie unter dem Schutze ihrer Linienschiffe marschierten. Die Panzerkreuzer und 6 Torpedojäger sollten, Porto Vecchio um 2^h V den 28. verlassend, mit 17 kn durch die Straße von Bonifacio laufen und in eine Linie Columbretes—Dragonera westlich Mallorca einrücken, die sie 2^h V den 29. erreichen konnten. (Diese Linie wurde tatsächlich etwa zu der angegebenen Zeit von den Transporten passiert.) Mittags am 28. sollten die roten Linienschiffe mit den übrigen 6 Torpedojägern nach der Straße von Bonifacio abgehen und in der folgenden Nacht nordöstlich Minorca auf den 40° 30′ Breite patrouillieren. Die Panzerkreuzer sollten für den Fall, daß die Transporte am 29. nachts nicht gesichtet wurden, in eine Linie auf dem Breitengrad von Kap S. Sebastian (40 sm südlich Port Vendres) vorgehen.

Dieser Plan kommt jedoch nicht zur Ausführung. Die Panzerkreuzer passieren die Straße von Bonifacio wie befohlen. Um 7^h V den 28. jedoch meldet die rote Torpedobootsflottille von Ajaccio, die die Straße bewacht, das Eintreffen der beiden blauen Torpedojäger, später das Sichten der blauen Linienschiffe. Der rote Parteiführer beschließt daraufhin, Corsika im Norden zu runden, um den überlegenen blauen Linienschiffen zu entgehen. Die abends 8^h eintreffende Nachricht, daß die blauen Linienschiffe nicht von ihren Panzerkreuzern begleitet sind, veranlaßt Admiral Aubert, seine Panzerkreuzerdivision durch F.T. zurückzurufen, um mit ihr vereint das blaue Linienschiffsgeschwader mit Übermacht anzugreifen. Jedoch verlieren die roten Torpedojäger die Fühlung an den Linienschiffen des Gegners, so daß dem roten Geschwader nichts übrig bleibt, als nach der Vereinigung mit den Panzerkreuzern vor die feindlichen Häfen zu laufen, vor denen es vom 29. mittags an bis zum 30. mittags kreuzt, ohne den Gegner zu sichten. Das am 29. abends hereinbrechende schlechte Wetter zwingt zudem die Torpedojäger, unter der Küste Schutz zu suchen; zum Teil treffen sie dabei auf blaue Torpedobootsstreitkräfte.

Am 30. mittags wird Schluß dieses Abschnittes befohlen.

Besprechung.

Die zweite Übung sollte die Überführung des algerischen Armeekorps in französische Häfen nach dem Kriegsausbruch sowie die Störung dieser Operation durch ein österreichisches, sich teilweise auf italienische Häfen (Sardinien) stützendes Geschwader zur Darstellung bringen. Wenn auch durch eine Reihe von Zufällen die Transporte, ohne vom Gegner belästigt zu werden, die Südküste Frankreichs erreichten, so ist die Fachpresse sich doch darüber einig, daß eine solche Operation nur nach Erkämpfung der Seeherrschaft vorgenommen werden dürfe, wofern man nicht das ganze Armeekorps aufs Spiel setzen wolle. Weiter wird die Darstellung der beiden — in Wirklichkeit je etwa 12 Handelsschiffe umfassenden — Transporte durch nur je ein Schiff kritisiert. Wollte man aus Sparsamkeitsrücksichten nicht eine Anzahl von Dampfern — wie vor einigen Jahren die englische Marine — für diesen Zweck chartern, so hätte man nach „Vie Maritime“ zum mindesten Schlepper oder ältere Fahrzeuge

Digitized by Google

einstellen sollen, um die Größe der Transportflotte besser zu markieren, was auf die Durchführung der Operation wohl von Einfluß hätte sein können.

Die erfolgreiche Durchführung der Aufgabe von Rot wurde dadurch vereitelt, daß der Parteiführer das ursprüngliche Ziel, Auffinden der Transporte und deren Vernichtung, zeitweise fallen ließ und die Bekämpfung des blauen Geschwaders in den Vordergrund stellte. Bei der Kürze des von den Transporten zurückzulegenden Weges genügte diese vorübergehende Änderung des Planes, um die Aussichten von Blau auf ein Durchkommen der Transporte wesentlich zu verbessern.

Wie bei der ersten Übung trat auch hier der Mangel an leichten Kreuzern sehr stark hervor. Der blaue Parteiführer mußte für die Zwecke einer weitreichenden Aufklärung Torpedojäger, teilweise auch die 98 Tonnen-Torpedoboote entsenden.

Das blaue Linienschiffsgeschwader hatte nachts keine Streitkräfte zu seiner Sicherung und zum Abdrängen der roten Torpedofahrzeuge bei sich. Schlechtes Wetter wiederum zwang die roten Torpedojäger, ihren Posten bei der Aufklärung vor den französischen Häfen aufzugeben, während dem roten Parteiführer nicht annähernd hinreichende leichte Streitkräfte zur Verfügung standen, um eine wirksame Vorpostenlinie zum Abfangen der Transporte auszulegen.

Die 3. strategische Übung (s. Skizze).

Für die 3. Übung tauschten die Parteien die Rollen, das I. Geschwader trat zur roten, das II. zur blauen Partei. Vor Beginn hatte eine teilweise Bekohlung der Verbände in Toulon stattgefunden.

Aufgabe: Das blaue Geschwader hat sich nach einer unentschiedenen Schlacht bei Toulon unter nicht unerheblichen Verlusten zurückgezogen; das rote Geschwader hat an der Küste von Corsika einen Stützpunkt eingerichtet. Beide sind damit beschäftigt, ihre Havarien zu beseitigen. Rot soll Blau blockieren, das sich unter dem Druck der öffentlichen Meinung innerhalb von 4 Tagen, vom 31. Mai mittags gerechnet, zur Schlacht stellen muß, da Rot später Verstärkungen erwarten kann. Blau wird versuchen, unter Anlehnung an die Befestigungen von Toulon zu schlagen; ihm stehen außer den Verteidigungsmitteln dieses Kriegshafens die 3 Unterseeboote von Biserta zur Verfügung, die sich auf die Iles d'Hyères stützen. Rot wird versuchen, Blau aus dem Schußbereich der Befestigungen herauszulocken.

Das I. Geschwader (rot) steht bei Beginn der Übung in Ajaccio. Toulon ist am 31. mobilisiert, die Küstenstationen sind kriegsmäßig besetzt.

Entfernung: Toulon—Ajaccio 160 sm.

Ausführung: Die Blockade von Toulon wird von Rot am 31. mittags in folgender Weise eingerichtet:

Bei Tage: 2 Torpedojäger als Vorposten außerhalb der Schußweite der Küstenbatterien, einer 5 sm südwestlich von der Insel Grand Ribaud, der zweite 5 sm westlich vom ersten, etwa 5 sm südlich des Kap Sépet. 4 sm südlich dieser inneren Vorposten eine Torpedojägerdivision, 4 bis 10 sm südlich von dieser die übrigen Torpedojäger, der Minenleger „Foudre" und die Panzerkreuzerdivision,

Digitized by Google

letztere also etwa 19 sm von der 3 sm breiten Einfahrt in die Toulon-Bucht entfernt.

Bei Nacht tritt eine Verringerung der Abstände ein, die Torpedojäger gehen soweit vor, daß sie zeitweise von den Scheinwerfern der Küstenforts beleuchtet werden. Bei Einbruch der Dunkelheit werden von den inneren Vorposten blaue Torpedobootsflottillen gesichtet, die mit südöstlichem Kurse auf Escampo-Bariou (Halbinsel Giens) zulaufen. „Foudre" markiert das Legen einer Minensperre in der Einfahrt zur Toulon-Bucht, Linie Sépet—Carqueyranne, er wird dabei von Land aus beleuchtet und heftig beschossen. In derselben Nacht laufen die blauen Panzerkreuzer „Marseillaise" und „Condé" mit 2 Torpedojägerdivisionen aus, gehen unter der Küste nach Westen bis Kap Sicié, 5 sm westlich Sépet, steuern von dort einen Punkt 30 sm südlich Kap Sicié an und nehmen Kurs auf Calvi. Der Blockadebruch gelingt ohne Schwierigkeit, obgleich die Kreuzer zeitweise irrtümlich von den eigenen Küsten-Scheinwerfern beleuchtet werden.

Am 1. Juni vormittags erkunden die beiden ausgebrochenen blauen Panzerkreuzer mit den Torpedojägern die Westküste von Corsika. „Condé" vernichtet in einer der nördlichen Buchten einen roten Torpedojäger und 2 Torpedoboote. Gegen Mittag nimmt „Marseillaise" Fühlung an den roten Linienschiffen, als diese auf die Nachricht vom Auslaufen der blauen Linienschiffe Ajaccio verlassen; sie meldet an den blauen Parteiführer die Bewegungen des roten Geschwaders. Das blaue Geschwader ist vormittags aus Toulon ausgelaufen und entsendet die beiden übrig gebliebenen Panzerkreuzer zu „Marseillaise"; vor Einbruch der Dunkelheit erfolgt deren Vereinigung. Nachmittags laufen zwei rote Torpedojäger unter dem Schutze des Nebels, der in der Umgegend von Toulon herrscht, nach Heißen der blauen Parteiflagge auf die Reede von Toulon, stellen die Abwesenheit des blauen Geschwaders fest und beschießen das Unterseeboot „Papin". Nachts halten die blauen Panzerkreuzer Fühlung an den südliche Kurse steuernden roten Linienschiffen und bringen in dunkler Nacht bei ruhiger See die blauen Torpedojäger wiederholt zum Angriff, die ihrerseits beim Fühlunghalten wesentliche Dienste leisten. Als Schlußschiff marschiert bei Rot die „République", die infolge Verbiegens einer Kolbenstange nur 12 kn laufen kann. Als Treffpunkt für den Morgen signalisiert der blaue Geschwaderchef seinen Panzerkreuzern einen Punkt südlich Porquerolles. „Foudre" versucht in der Nacht vom 1./2. Juni wiederum — ohne Erfolg —, in der Einfahrt Minen zu legen, während rote Torpedojäger die Scheinwerfer von Carqueyranne und Escampo-Bariou zu zerstören suchen, durch die Batterien und die blauen Torpedostreitkräfte aber zurückgetrieben werden.

Am 2. Juni kreuzt das blaue Geschwader vor der Toulon-Bucht. Gegen 2^h N erscheint das rote Geschwader etwa 10 sm südlich Kap Sépet; es entfernt sich jedoch gegen $4^{1/2}$ wieder in westlicher Richtung, da es ihm nicht gelingt, Blau von der Küste abzuziehen, das vielmehr um 6^h N wieder nach Toulon einläuft. Ein Angriff des „Papin" auf „Foudre" wird durch plötzlich aufkommenden Nebel vereitelt.

In der Nacht vom 2./3. Juni gelingt es Rot, die Semaphorstation von Kap Bénat, an der Ostseite der Rade d'Hyères, fortzunehmen; später eintreffende Kolonialtruppen gewinnen jedoch die Station zurück. Gegen 3^h V den 3. vermag ein rotes

Digitized by Google

Torpedoboot mit 18 kn auf die Reede von Toulon zu laufen und die 3 Admiralsschiffe anzugreifen.

Am 3. Juni früh bombardiert Rot die Forts der Inseln Port-Cros und Porquerolles sowie die Batterien der Nordküste. Sodann entsendet es 3 Torpedojäger nach der Bucht von La Ciotat, um in deren östlichem Teil, der Lèques-Bay, eine Landungsabteilung zur Zerstörung des Eisenbahntunnels 1500 m von St. Cyr auszuschiffen. Die roten Kreuzer und Linienschiffe bombardieren inzwischen die Semaphorstation von Bec de l'Aigle (südlich Ciotat) und den Hafen La Ciotat. Blau läßt sich jedoch auch dadurch nicht zum Verlassen des Schutzbereiches der Küstenforts bewegen; es kommt nur zu einem kurzen laufenden Gefecht auf 10000 m, nach dem Blau wieder einläuft, während Rot mit südöstlichem Kurse von der Küste ab dampft. Dabei kommt Tauchboot „Papin" zum Angriff auf „Patrie". Das Boot war anfänglich von den Torpedojägern infolge Abblasens von Öl bemerkt worden, hatte sich später aber mit Erfolg ihrer Beobachtung entzogen.

In der Nacht vom 3./4. Juni wirft „Foudre" eine Minensperre auf dem Meridian der Semaphorstation von Giens, um die Durchfahrt durch die Straße zwischen Giens und Porquerolles, den Kleinen Paß, unsicher zu machen. Am 4. Vormittags nimmt Blau die Schlacht bei Porquerolles an. Es kommt zum laufenden Gefecht, bei dem die Panzerkreuzer, die der blauen Partei links rangiert, an der Queue stehen. Das Feuer wird auf 7000 m eröffnet. Zu Beginn der Schlacht erfolgt, erheblich zu früh, der Angriff einer roten Torpedojägerdivision gegen die blaue Spitze. Auf Anordnung des Oberleiters kann „Liberté" (rot) nur 8 kn laufen; Admiral de Jonquières läßt daher seine Linienschiffe die Fahrt auf 8 kn ermäßigen, während er die Panzerkreuzerdivision gegen die blauen Schlußschiffe ansetzt. Dies veranlaßt den Admiral Aubert, Blau Kehrt machen zu lassen. Die Kehrtwendung wird jedoch schlecht ausgeführt, so daß die blaue Linie stark in Unordnung gerät. Rot erlangt dadurch eine günstige Stellung, was der blaue Führer durch Ansetzen seiner sämtlichen Torpedojäger auszugleichen sucht. Die roten Torpedojäger treten dem Angriff entgegen, und es kommt zu einem Artilleriekampf der Torpedojäger auf nahe Entfernungen.

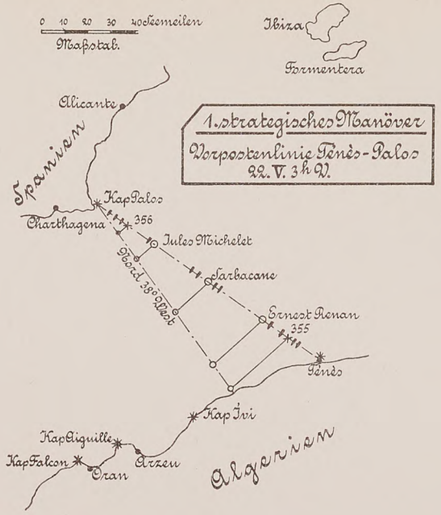
Gegen Mittag ist die Übung beendet, und die Flotte läuft, in 3 Geschwadern zu je 6 Schiffen formiert, mit 2 Panzerkreuzern als Wiederholern, in Toulon ein.

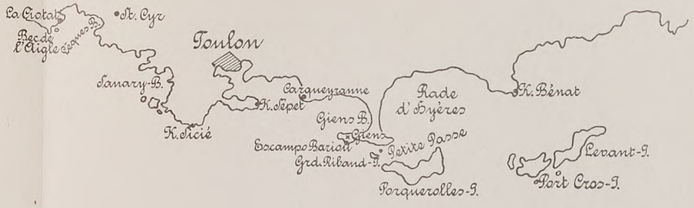
Besprechung.

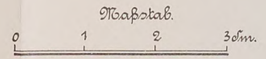
Was die Fachpresse bezüglich des Mangels an kleinen Kreuzern bei den beiden ersten Übungen gesagt hat, gilt, wie besonders „Vie maritime" betont, in erhöhtem Maße für die Blockadeübung, wie nicht näher ausgeführt zu werden braucht. Nur auf das eine Beispiel sei hingewiesen, wie das rote Linienschiffgeschwader, das seine gesamten leichten Streitkräfte für die Blockade verwenden muß, und an dem die feindlichen Kreuzer schon bei Tage ungestört Fühlung halten, den nächtlichen Angriffen der blauen Torpedobootsstreitkräfte ohne Sicherungs- und Abwehrmittel ausgesetzt ist.

Die Art der Durchführung der Blockade hier einer Besprechung im einzelnen zu unterziehen müssen wir uns aus naheliegenden Gründen versagen. Erwähnt seien

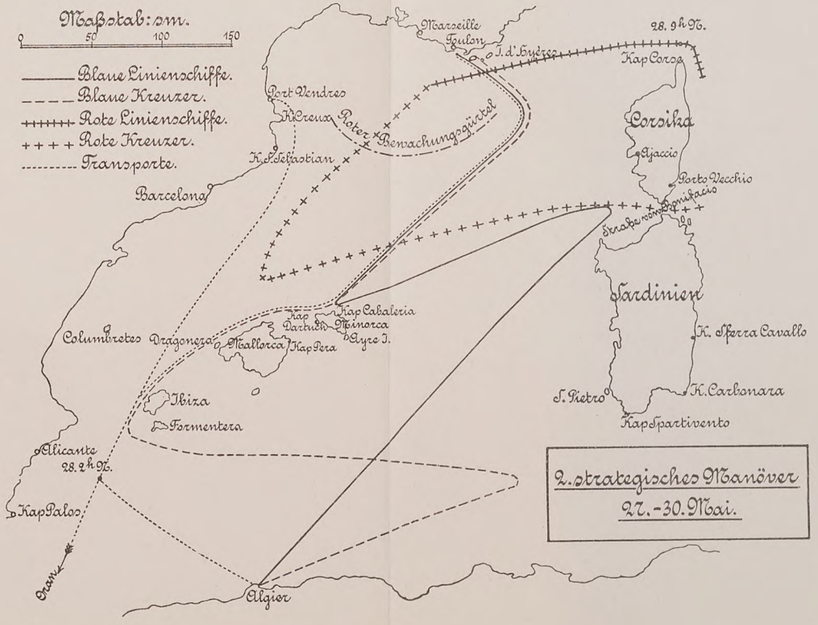
Digitized by Google







3. strategisches Manöver.
31. 5. - 4. 6.



2. strategisches Manöver
27.-30. Mai.

Digitized by Google

Digitized by Google

die fortgesetzten Versuche des Minenlegers „Foudre", die Einfahrt mit Minen zu sperren; auch die Torpedojäger „Massue", „Fanfare" und „Hache" hatten vor Beginn der Übung von den Linienschiffen Minen an Bord genommen und dafür ihr achteres Torpedorohr an jene abgegeben.

Wenig Wert dürfte den unter falscher Flagge ausgeführten Angriffen einzelner roter Torpedofahrzeuge auf die auf der Reede von Toulon liegenden blauen Streitkräfte beizumessen sein, da sie den Verhältnissen im Ernstfalle nicht entsprechen.

Hingewiesen sei schließlich auf die bei dieser wie bei den beiden ersten Übungen hervorgetretene Tendenz, die Panzerkreuzer an den Schluß der Linie zu stellen sowie auf die früher in der französischen Marine nicht üblich gewesene, bei den jetzigen Übungen wiederholt in die Erscheinung getretene Verwendung der Torpedojäger in der Tagschlacht.

Am 4. Juni endete die erste Periode der Flottenmanöver, die ohne wesentliche Störungen programmäßig verlaufen ist und in der die Verbände nach dem Urteil der Fachpresse gute Leistungen gezeigt haben — es wurde wiederholt längere Zeit mit hohen Geschwindigkeiten bei nur $^2/_3$ der Kesselzahl manövriert.

Die bisher vorgekommenen Havarien waren insgesamt nur leichterer Art:

Torpedojäger „Mortier" und „Tromblon" kollidierten bei der ersten Übung, sie erlitten nur leichte Beschädigungen. Auf Torpedojäger „Sarbacane" riß ein Kesselrohr; auf Torpedoboot 265 brach eine Kurbelstange der Ventilationsmaschine; auf 330 brach der Mast infolge Seeganges. Torpedojäger „Carabinier" hatte eine Kondensatorhavarie. Auf Linienschiff „République" wurde eine Kolbenstange verbogen.

Die zweite Periode, die der taktischen Manöver, wird im nächsten Heft behandelt werden; dort wird auch eine eingehendere Würdigung der Bedeutung der gesamten Manöver Platz finden.

Rdr.

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel: „Verbandsgeschwindigkeit und Flottenkampf".

(Heft 6 der „Marine-Rundschau" 1910).

(Mit 1 Skizze.)

Was mich veranlaßt, hier zu dem im Juniheft dieser Zeitschrift veröffentlichten, mit Wdr. unterzeichneten Artikel über „Verbandsgeschwindigkeit und Flottenkampf" Stellung zu nehmen, ist vor allem Folgendes:

Erstens scheinen in den Zeilen des genannten Aufsatzes einige Stellen im Widerspruch zu stehen zu dem Inhalt eines vor zwei Jahren unter derselben Chiffre (Wdr.) erschienenen Artikels,*) zweitens bedürfen m. E. gewisse zum Ausdruck gebrachte Ansichten der Revision und drittens dürfte eine Erwiderung schon deswegen berechtigt erscheinen, weil eine Befürwortung hoher Linienschiffgeschwindigkeit in jetziger Zeit besonders auffallend ist, wo gerade die Geschwindigkeitsdifferenz zwischen Linienschiff und Panzerkreuzer als beinahe einziges Merkmal zur Unterscheidung dieser beiden der Verschmelzung immer mehr ausgesetzten Typen übrig geblieben ist.

Wdr. geht von dem Punkte aus: frühere taktisch-mathematische Beweisführungen über den zweifelhaften Wert eines Geschwindigkeitsüberschusses von zwei bis drei Seemeilen im Geschwaderverbandskampfe sind deshalb nicht stichhaltig, weil sie beide Gegner bereits „zum Gefecht entwickelt" voraussetzen, während derartige Untersuchungen dort einsetzen müssen, wo beide Gegner sich zum Gefecht entwickeln, und zwar nicht Geschwader-, sondern Flottenverbände. Der Verfasser will also eine Phase der taktischen Operationen mehr berücksichtigt wissen, die wir wohl den Kampf um die Anfangsstellung zu nennen pflegen. Wdr. benutzt diesen letzteren Ausdruck selbst zwar nicht; es ist auch nicht sicher, ob er diese Phase der taktischen Annäherung ganz mit in den Kreis seiner Betrachtungen hineingezogen wissen will. Aber man darf dies wohl daraus schließen, daß er aus dem Nauticus 1907 Stellen zitiert (Seite 722 des Wdr.'schen Artikels) und verwertet, die jene Periode der Taktik zum Gegenstand haben.

Der Verfasser (Wdr.) will letzten Endes beweisen, daß kurz vor und während der Entwicklung zum Gefecht ein Fahrtüberschuß sehr erwünscht und von größerem tatsächlichen Vorteil sei, als bisher angenommen wurde, selbst wenn es nur zwei bis drei Seemeilen wären. Dahingegen wird in dem Artikel über „Taktische Aufklärung und Anfangsstellung" von Wdr. bestritten, daß der überlegenen Geschwindigkeit zum Erringen der günstigen Anfangsstellung ein gewisser Wert beizumessen sei.**)

Des weiteren will Wdr. den Nutzen eines wenn auch geringen Fahrtüberschusses mit den gegen früher bedeutend gewachsenen Gefechtsentfernungen begründen. Er schreibt darüber (Seite 724/725): „die Zeilen sind vielmehr lediglich zu dem Zweck geschrieben, der Auffassung Raum zu gewinnen, das auch für das kommende

*) Taktische Aufklärung und Anfangsstellung. „Marine-Rundschau", 1908, Heft 2.

**) Wörtliche Wiederholung des angezogenen Textes („Marine-Rundschau", 1908, S. 216.)

Digitized by Google

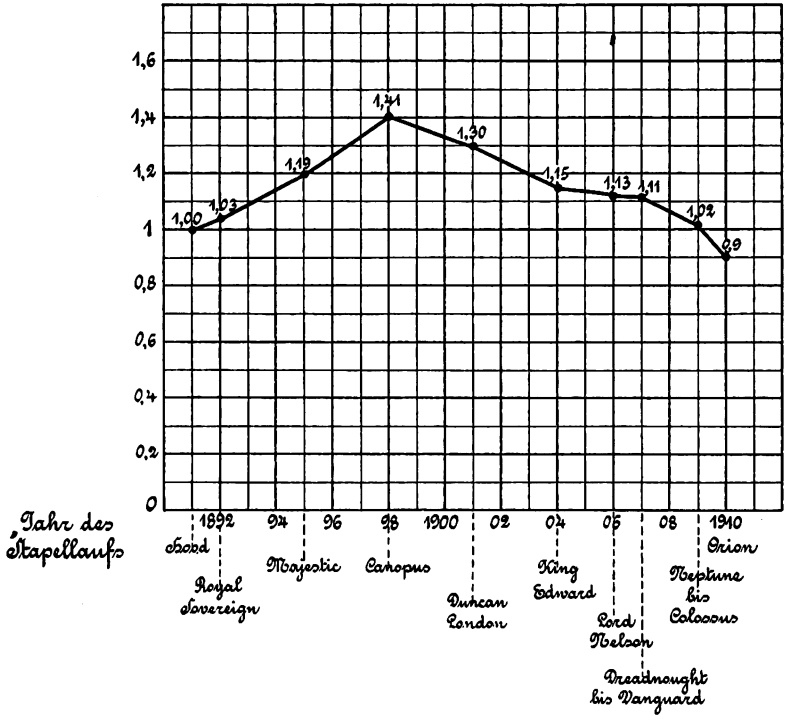
Linienschiff die Eigenschaft „Geschwindigkeit" gerade bei den wachsenden Gefechtsentfernungen, die so recht den Stellungskampf begünstigen, mehr und mehr den für den Kreuzer zugestandenen Begriff der „Waffe" erhält, als solche demgemäß scharf zu halten ist, wenn anders sie im Ernstfall nicht enttäuschen soll." — Auch diesem Satze möchte ich einen solchen aus dem Artikel über „Taktische Aufklärung und Anfangsstellung" gegenüberstellen. Wir lesen dort (Seite 217) nämlich: „Je größer aber die Entfernung ist, desto geringer sind die Verschiebungen in den Stellungen der beiden Gegner zu einander." Mit diesem Satze sollte in dem betreffenden Gedankengange argumentiert werden, daß gerade wegen der großen Gefechtsentfernungen ein Geschwindigkeitsüberschuß wertlos wäre. Einmal wird also das Wachstum der Kampfdistanzen als Grund gegen, das andre Mal als Grund für höhere Linienschiffsgeschwindigkeit angeführt. Auch hier wären die Leser der Rundschau für eine Aufklärung des Widerspruchs dankbar.

Im folgenden soll auf einige Stellen des Artikels etwas näher eingegangen werden. Als Ausgangspunkt wählt Wdr. den englischen Linienschiffsbau und sagt, man erkenne darin deutlich den Hang, das Anwachsen der Deplacements beim „Dreadnought"-Bau nicht nur zur Steigerung des Offensiv- und Defensivvermögens, sondern auch zur Erhöhung der Geschwindigkeit auszunutzen. Diese Bewegung habe bei den Nachfolgern des Typschiffes in England angehalten. Letzteres darf m. E. doch angezweifelt werden; denn nach dem sonst gut unterrichteten „Naval and Military Record" beträgt die Geschwindigkeit der englischen Dreadnoughts vom Typschiff bis zum „Neptune" trotz der Deplacementssteigerung überall 21 Seemeilen; sogar der „Orion" soll (nach Weyers Taschenbuch) keine höhere Geschwindigkeit erhalten. Aber untersuchen wir weiter genauer, ob tatsächlich mit dem Beginn der „Dreadnought"-Aera in England ein unzweifelhaftes Bestreben zu erkennen ist, die Geschwindigkeit höher zu bewerten als zuvor. Es ist im allgemeinen eine natürliche Erscheinung, daß mit der Entwicklung des Linienschiffs seine Qualitäten wachsen, sowohl in bezug auf Offensiv- und Defensivkraft wie auf Geschwindigkeit. Dies ist eine logische Folge der dauernden Deplacementssteigerungen. Aus dem absoluten Steigen der Geschwindigkeitsziffer kann man jedoch noch nicht die Ansicht herleiten, daß dieser Faktor besonders begünstigt worden sei. Bei allen Nationen ist auch früher mit dem Wachsen der Deplacements ein Ansteigen der Geschwindigkeit verbunden gewesen, ohne daß daraus eine besondere Bewertung der letzteren gefolgert worden wäre. Will man diese Frage möglichst präzise beantworten, so müßte man schon die Geschwindigkeit in bestimmte Beziehung zum Deplacement setzen und untersuchen, wieviel Seemeilen Geschwindigkeit pro Tonne oder pro 1000 Tonnen Deplacement sich bei den einzelnen Typen ergeben. Erst aus einem Wachstum der so gefundenen Zahlen dürfte man berechtigterweise darauf schließen, daß mit dem Steigen der Deplacements ein auffallendes Wachstum der Geschwindigkeit verbunden wäre. Zu dem Zweck sei der englische Linienschiffbau im Laufe der letzten 20 Jahre unter diesem Gesichtswinkel näher betrachtet. Im nachstehenden Diagramm stellen die Ordinaten die Anzahl Seemeilen pro 1000 Tonnen Deplacement, die Abszissen, die Schiffsklasse und das Jahr des Stapellaufs dar. Aus dem Verlauf der so erhaltenen Kurve erhellt, daß bis zur „Canopus"-Klasse (1898) ein deutliches Bevorzugen des Faktors „Ge-

Digitized by Google

schwindigkeit", von dann ab eine Benachteiligung zu verzeichnen ist. Das Auffallendste aber ist, daß gerade mit der „Dreadnought"-Periode die Kurve wieder stark fällt, d. h. die Geschwindigkeitssteigerung nicht nur nicht Schritt hält mit der Deplacementssteigerung, sondern im Verhältnis zu früher bergab geht. Nun ist freilich zu berücksichtigen, daß bei den höheren Geschwindigkeitsziffern (etwa über 20 Seemeilen) jede weitere Steigerung verhältnismäßig mehr Deplacement verschlingt als es bei niederen Ziffern der Fall ist. Aber selbst wenn man dieses schiffbauliche Faktum in Betracht zieht, so würde vielleicht die Kurve mit der Dreadnought-Epoche nicht fallen, sondern allenfalls horizontal verlaufen, jedenfalls nicht ansteigen. Das

Geschwindigkeit in Knoten für 1000 Tonnen Deplacement.



Facit aus dieser Uberlegung ist also, daß man logischerweise aus der Steigerung der Geschwindigkeit der Dreadnoughts auf 21 Seemeilen nicht schließen kann, daß gegen früher eine Änderung in der Bewertung dieses strategisch-taktischen Faktors eingetreten sei. Im Gegenteil: die Geschwindigkeitssteigerung ist im Verhältnis zur Deplacementssteigerung ziemlich gering.

Zur Begründung des Wertes einer dem Gegner überlegenen Geschwindigkeit wird an einer Stelle ein Beispiel aus dem russisch-japanischen Kriege angeführt. Wdr. ist der Ansicht, daß bei den modernen großen Flottenkörpern die Entwicklung starker Marschkolonnen zum Gefecht verhältnismäßig so viel Zeit beanspruche, daß hier ein Fahrtüberschuß auf der einen Seite unter Umständen von großer Bedeutung sein würde. Ihm sei hierin im Prinzip beigepflichtet, sofern es sich um so ungünstige

Digitized by Google

atmosphärische Verhältnisse handelt, daß die Gegner sich erst auf Gefechtsentfernungen sichten und daß bereits während oder sofort nach der Entwicklung zum Gefecht der erste Schuß fallen muß. Ob aber das in diesem Zusammenhange angeführte Beispiel stichhaltig ist, wo Togo „im Vertrauen auf seine überlegene Geschwindigkeit das gewagteste, um nicht zu sagen falscheste Manöver, das es gibt, ansetzt und durchführt und damit schon den halben Sieg erringt", muß doch als zweifelhaft bezeichnet werden. Die berühmte Schwenkung der japanischen Linie vor der russischen Spitze bei Tsushima hat damals, als die taktischen Manöver jener Schlacht bekannt wurden, sofort die schwersten Bedenken hervorgerufen und kann nur gerechtfertigt werden durch eine richtige Einschätzung der mangelnden taktischen Fähigkeiten des Gegners. Wie so viele Maßnahmen der Japaner auf taktischem und strategischem Gebiet — man denke nur an die unerhört gewagten Truppenausschiffungen in unmittelbarer Nähe von Port Arthur, ohne daß die See beherrscht war — militärisch nur verständlich sind, wenn man auf japanischer Seite über die absolute Inferiorität der russischen Kriegführung unterrichtet war, so gehört auch das in Rede stehende taktische Manöver Togos bei Tsushima auf dieses Konto. Ob Togo wirklich an Geschwindigkeit sich dem neuen Gegner überlegen wußte, ist nicht unbedingt sicher; zum mindesten konnte ein eventueller Geschwindigkeitsüberschuß nur ganz geringfügig sein. Ich möchte behaupten, daß Togo sein Manöver ausgeführt hätte, auch wenn er dem Gegner an Geschwindigkeit gleich oder gar unterlegen gewesen wäre. Doch sind dies natürlich nur Hypothesen; entscheiden könnte diese Frage nur die Person des japanischen Führers selbst.

Im weiteren Verlauf kommt der Verfasser auf die Schlußfolgerung, daß das Vertrauen auf überlegene Geschwindigkeit sicherlich ein Moment von stärkstem psychologischem Reiz auf den Führer bei Beginn einer Schlacht sei. Es erzeuge Wagemut und Kühnheit und hebe den draufgängerischen Geist. Wer wollte ihm in dieser Richtung nicht rückhaltlos zustimmen! Kann man sich ein schöneres Kommando vorstellen, als die Führung eines schnellen Panzerkreuzers oder womöglich Panzerkreuzer-Verbandes in seiner Hand zu haben? Die hohe Geschwindigkeit regt den Unternehmungsgeist und spornt zu den gewagtesten, aber eventuell auch erfolgreichsten Ideen und Taten an. Aber jede Waffe hat ihren eigenen Verwendungszweck und ihre eigentümliche Verwendungsart. Darum ist es gefährlich, in dieser Beziehung zu verallgemeinern. Gewiß kann auch die Linienschiffsgeschwindigkeit in diesem Sinne gar nicht groß genug sein; es fragt sich nur, welche Opfer dafür gebracht werden müssen, und handle es sich auch nur um zwei bis drei Seemeilen. Wenn Wdr. es für bedenklich hält, sich an der unteren Grenze zu bewegen, und ein Erstreben der oberen Grenze für angezeigter hält, so muß zunächst eine ganz sorgfältige Untersuchung dieser so wichtigen Frage an der Hand konkreter Beispiele gefordert werden. Wir kommen nicht weiter, wenn wir uns hierin so allgemein halten; bei rein abstrakter Behandlung dieses Gegenstandes kann man schließlich zu gar keinem anderen Ergebnis kommen, als daß eine möglichst hohe Geschwindigkeit auch beim Linienschiff recht wünschenswert ist. Erfolg könnte ich mir von einem erneuten Aufrollen dieser viel ventilierten Frage nur versprechen, wenn irgend ein Typ, z. B. der Dreadnought-Typ, zugrunde gelegt und unter sorgfältiger Berücksichtigung aller militärischen und schiff-

Digitized by Google

baulichen Momente ziffernmäßig untersucht würde, welchen Anteil Offensiv-, Defensivwaffen und Geschwindigkeit am Gesamtdeplacement haben. Weiterhin würde festzustellen sein, wieviel Tonnen Deplacement für jeden weiteren Geschwindigkeitszuwachs nötig sein würden und wieviel dementsprechend an Offensiv- und Defensivkraft geopfert werden müßte. Schließlich würde ein anderes — größeres — Deplacement anzunehmen und hier erneut zu untersuchen sein, wie sich die drei Faktoren am ökonomischsten in dieses teilen oder wie bei Bevorzugung des einen die andern zu leiden haben würden. Auf Grund so gewonnenen Zahlenmaterials würde man die Frage auf eine feste Basis stellen und zu einwandfreien Schlußfolgerungen gelangen können; dann käme es darauf an zu entscheiden, ab die Waffe „Geschwindigkeit" wirklich auch beim Linienschiff wie eine Waffe zu behandeln ist oder nicht. So aber, wie es Wdr. versucht, ist es schwierig mit der Waffe „Geschwindigkeit" zu operieren. Die an und für sich klaren und scheinbar beweiskräftigen Ansichten, besonders in eleganter schriftstellerischer Form, wirken wohl bestechend, jedoch: „die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube."

Zum Schluß noch ein Bedenken gegen eine zu hohe Einschätzung der Linienschiffsgeschwindigkeit. Wdr. verwahrt sich zwar mit eigenen Worten gegen die Auffassung, als ob er nun gleich ins Extrem gehen wolle; er befürwortet nicht ein unverhältnismäßiges Steigern der Geschwindigkeit, sondern will sich nur nicht an der unteren Grenze derjenigen fremder Nationen halten. Damit begibt er sich aber gewissermaßen in Schlepp der fremden Schiffbaupolitik. Die freie Wahl*) der Typenbestimmung wird dadurch beschränkt, wenn man sich die Mindestgeschwindigkeit durch die obere Grenze fremder Flotten diktieren läßt; man läßt sich fesseln in der freien Verfügung über die Ausnutzung des vorhandenen Deplacements. Es war vorher bereits erwähnt, daß besonders in den höheren Geschwindigkeitsregionen jede weitere Steigerung unverhältnismäßig mehr Deplacement verschlingt, als in den niederen Ziffern. Während also z. B. bei einem Schiffe eine Steigerung von 15 auf 16 Seemeilen etwa 600 Tonnen beanspruchen würde, wären zu einer Erhöhung von 21 auf 22 Seemeilen vielleicht 1500 Tonnen nötig. Diese Erscheinung finden wir jedoch nicht bei den Elementen der Offensiv- und Defensivwaffen, sondern hier bleibt die Beanspruchung an Deplacement pro Tonne Kanonen- oder Panzergewicht ziemlich dieselbe, gleichgültig in welcher Höhe sich die betreffenden Deplacementsziffern bewegen. Es ist also eine Frage von der höchsten militärisch-schiffbaulichen Bedeutung, ob man bei den hohen Geschwindigkeiten sich an der oberen Grenze aufhalten und dafür Hunderte von Tonnen an Offensiv- oder Defensivkraft opfern soll. Man überlasse doch dem Panzerkreuzerbau das Wettrennen um die Geschwindigkeitsziffer. In unserer heutigen Zeit, wo — wohl zum aufrichtigsten Leidwesen weiter Fachkreise — der Panzerkreuzer eine derartige Entwicklung unter Englands Führung genommen hat, daß man ihn kaum noch vom Linienschiff unterscheiden kann, da dürfte aller Grund vorhanden sein, wenigstens in einem Punkte starr an der Linienschiffseigentümlichkeit festzuhalten, und das ist die geringere Geschwindigkeit. Daher auch wohl

*) Die Schriftleitung kann den Ausführungen des Herrn Verfassers über die Möglichkeit einer freien Wahl der Typenbestimmung nicht zustimmen. Das Ebenbürtigkeitsprinzip wird stets einen gewissen Einfluß auf die Wahl des Typs ausüben.

Digitized by Google

das Mahnwort Mahans, das Wdr. auch anführt, aber für etwas zu schroff hält. Ich stelle mich unbedingt auf den Standpunkt Mahans und sage: es kann nie genügend betont werden, daß das Linienschiff nicht mit der Geschwindigkeit fechten kann und soll, sondern daß dies dem Panzerkreuzer vorbehalten bleiben muß. Im Gegenteil: es wäre folgerichtig, wenn die führende Nation möglichst nicht die Geschwindigkeit der Linienschiffe weiter steigerte, und wenn die anderen Nationen sich an einem Wettrennen in dieser Richtung *nicht beteiligten*. Dem modernen Panzerkreuzer, wo er nun mal aus der Wiege gehoben ist, wird zweifellos ein großer Anteil an der Entscheidung einer Zukunftsschlacht eingeräumt werden müssen, es wäre sonst ja auch schade um die in ihm angehäufte Kampfkraft und Geschwindigkeit. Solche Verbände von Panzerkreuzern sind so recht berufen, jenen Wagemut und jene Kühnheit zu betätigen, von denen Wdr. in bezug auf das reine Linienschiff spricht. Diese schnellen Schlachtenkörper soll man mit der Aufgabe betrauen, mit ihrem hohen Fahrtüberschuß den Kern der Kampfflotte vor denjenigen ungünstigen taktischen Lagen zu schützen, welche in irgendwelcher Form für die eigenen Linienschiffe infolge ihrer geringen Geschwindigkeit entstehen könnten, während das langsamere Schlachtschiff viel besser seinen Platz in der Linie hält und unter Verzicht auf eine dem Gegner überlegene oder gleiche Geschwindigkeit, *dafür aber im vollen Vertrauen auf seine besseren offensiven und defensiven Qualitäten* die Entscheidung herbeiführt.

Es ist merkwürdig, daß Wdr. diese englische Verwendungsweise moderner Linienschiffskreuzer-Verbände in seinem Artikel nur flüchtig streift, ohne näher darauf einzugehen. Hätte er die „schnelle Division" nicht nur beiläufig erwähnt, sondern sie mehr in den Vordergrund gerückt, dann wäre er auch vielleicht nicht zu einer so unbedingten Wertschätzung der Linienschiffsgeschwindigkeit *im allgemeinen* gekommen. Gerade die Abzweigung einiger schneller kampfkräftiger Schiffe, also der Panzerkreuzer, und ihre Formierung zu einem selbständigen taktischen Kampfkörper — wie es in England zuerst aufgekommen ist — muß notwendigerweise zu der Überlegung führen, daß unter der tatkräftigen Mitwirkung solcher Verbände um so weniger Grund vorliegt, die Geschwindigkeit der eigentlichen Linienflotte in die Höhe zu schrauben oder überhaupt hoch zu bewerten. Je größer die Kluft zwischen diesen und jenen, um so wirksamer wird der Geschwindigkeitsunterschied taktisch ins Gewicht fallen.

So mag denn Wdr. gestatten, daß neben seiner Auffassung auch ein Verfechter der alten Schule zu Worte kommt und trotz der veränderten taktischen Verhältnisse (größere Verbände und größere Gefechtsentfernungen) mit Mahan sagt, daß die Geschwindigkeit des Linienschiffs eisern in ihrer untergeordneten Stellung gehalten werden muß.

. . . i . .

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Hochseeflotte. Die Hochseeflotte ist nach Beendigung der Maiübungen in der Nordsee am 5. Juni in die Kieler Föhrde eingelaufen. Das Flottenflaggschiff hat am 27. Mai vor Borkum geankert, das I. und II. Geschwader und die Torpedobootsflottillen haben in Wilhelmshaven, die Kreuzer in Bremerhaven Kohlen aufgefüllt. An den Übungen des letzten Teils des Maireiseprogramms nahm der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts zu allgemeinen Informationszwecken auf dem Flottenflaggschiff teil.

Ein Teil der Schiffe der Hochseeflotte und die Torpedobootsflottillen beteiligten sich Ende Mai an den Küstennachrichtenübungen, die in der Regel in dieser Jahreszeit im Bereich der Nordseestation abgehalten werden und bei denen diesmal die Gewässer von Sylt eine Rolle spielten.

Die I. und die IV. Torpedobootsflottille sind am 10. Juni aus dem Verbande der Hochseeflotte ausgeschieden und haben außer Dienst gestellt.

„Danzig" ist am 6. Juni aus dem Verbande der Hochseeflotte ausgetreten und durch „Mainz", die am 30. Mai aus dem Probefahrtsverhältnis entlassen wurde, ersetzt worden. „Danzig" findet als Artillerieschulschiff weitere Verwendung.

Die Schiffe der Hochseeflotte setzten vom 6. bis 11. Juni die Einzelübungen des Jahresplanes fort und liefen am 12. Juni für die Sommerpause (Kieler Woche) in Kiel ein.

Der Antritt der Sommerübungsreise, auf der norwegische Häfen angelaufen werden sollen, ist für den 12. Juli in Aussicht genommen.

In der Zusammensetzung der Hochseeflotte sind für den Winter folgende Änderungen beabsichtigt. Nach Beendigung der Erprobungen von „Rheinland" und „Posen" treten diese Schiffe zum I. Geschwader und ersetzen dort „Zähringen" und „Wittelsbach", die außer Dienst stellen.

„Hannover" wird an Stelle von „Wittelsbach" Flaggschiff des II. Admirals.

„Gneisenau" scheidet nach den Herbstmanövern aus dem Verbande der Hochseeflotte aus und tritt nach einer Instandsetzung auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven die Ausreise nach Ostasien an, um dort das Kreuzergeschwader zu verstärken.

„v. der Tann" wird nach beendeten Erprobungen „Gneisenau" in der Hochseeflotte ersetzen. Die Kleinen Kreuzer „Kolberg" und „Cöln" sind nach beendigter Probefahrt als Ersatzschiffe für „Königsberg" und „Berlin" in Aussicht genommen.

Als 3. Tender wird „Hela" zur Hochseeflotte treten. Ein viertes kleines Torpedoboot wird als Depeschenboot eingestellt.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „Kaiser Barbarossa" hat am 7. Juni eine Übungsfahrt nach der Nordsee angetreten, auf der norwegische Häfen angelaufen wurden.

— Neubauten. Der Ende Mai von der Bauwerft nach Kiel überführte große Kreuzer „v. der Tann" erreichte bei der Übergabefahrt im tiefen Wasser der Nordsee eine Geschwindigkeit von 27,63 sm. Die Turbinen entwickelten hierbei etwa 71 500 Pferdestärken. Die Maschinenanlage arbeitete ohne Tadel.

— Probefahrtsschiffe. „Rheinland" und „Posen" haben die Erprobungen fortgesetzt. „Kolberg" hat am 21. Juni in Danzig zu Probefahrten in Dienst gestellt.

— Stapellauf. „S 177" ist am 21. Mai bei Schichau vom Stapel gelaufen.

Digitized by Google

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. Kontreadmiral Gühler hat am 5. Juni die Geschäfte als Geschwaderchef von Vizeadmiral v. Ingenohl übernommen.

Anfang Juni fand der alljährliche Besatzungswechsel der Schiffe des Kreuzergeschwaders in Tsingtau statt, zu welchem Zwecke „Scharnhorst", „Leipzig" und „Nürnberg" dort zusammengezogen waren. Die Kreuzer und das Kanonenboot „Jaguar" verblieben auch im Juni in und in der Nähe von Tsingtau.

„Emden" hat nach Beendigung der Zentenarfeier am 30. Mai Buenos Aires verlassen und ist über Punta Arenas nach Valparaiso gegangen.

„Iltis" liegt seit Ende Mai vor Nanking, „Luchs" in Schanghai.

„Tiger" ist Anfang Juni, von Tsingtau kommend, in Hankau eingetroffen.

„Vaterland", das nach $3^1/_2$jähriger ununterbrochener Tätigkeit auf dem Yangtse zum ersten Male seit seiner Indienststellung die Küste aufgesucht hat, repariert in Schanghai.

„Otter" ist über Hankau nach Tschangscha gegangen.

„Nürnberg" leistete im Mai einem auf dem Yangtse festgekommenen japanischen Handelsschiffe beim Abbringen Beistand.

Näheres über die Entstehung der Unruhen in den Yangtse-Provinzen und die Tätigkeit der deutschen Seestreitkräfte hierbei finden sich unter „Verschiedenes".

Australische Station. „Condor" ist Anfang Juni von Adelaide über Melbourne nach Suva (Fidji-Inseln) gedampft.

„Cormoran" hat seine Reparaturen in Hongkong beendet und ist am 11. Juni nach Yap in See gegangen.

Über den schweren Sturm, den „Cormoran" auf der Hinreise nach Hongkong zwischen Fidji und Neukaledonien überstand, entnehmen wir einem amtlichen Bericht dieses Schiffes das Folgende:

Am 20. März 1910, 10 Uhr vorm., verließ S. M. S. „Cormoran" Apia und nahm nach Passieren der Apolimastraße südlichen Kurs auf Noumea, südlich um die Fidji-Inseln.

Es wurde der Weg südlich Fidji gewählt, da hier mit Sicherheit mit westlichen Strömungen gerechnet werden konnte, während zwischen den Inseln starke unberechenbare Strömungen setzen.

Am 22. morgens frischte die leichte östliche Brise etwas auf, so daß Segel gesetzt werden konnten.

Vom 23. bis 25., der 24. fiel aus wegen Überschreitens der Datumsgrenze, bezog sich der Himmel allmählich, Wind und Seegang nahmen zu, Regenböen setzten ein, das Barometer fiel langsam.

Am 26. morgens wuchs der Wind bis auf Stärke 10 bis 11 an, es lief eine hohe See. Gegen 4 Uhr morgens brach eine von achtern auflaufende See über das Heck, riß den Rudergästen die Rudergräting unter den Füßen fort und zerschlug das an Backbord zwischen Bordwand und Maschinenoberlicht gezurrte Dingi. Hierauf wurde auf Ostnordost beigedreht. Die Schiffsleitung wurde auf die Schanze verlegt, da die Brücke durch die schweren Seen gefährdet war.

Das Schiff hielt sich mit hart Ruder und LF voraus schwer am Wind, gierte stark und nahm viel Wasser über. Aus dem stetigen südöstlichen Winde konnte nicht mit Sicherheit darauf geschlossen werden, ob sich aus dem Südost-Passat nur ein Sturm entwickelt hatte, oder ein Orkan im Entstehen oder im Annahen war.

War ein Orkan im Annahen, so konnte sich das Schiff nach der Windrichtung nur auf der linken inneren Seite der Orkanbahn befinden, und da nach den in dieser Gegend gemachten Beobachtungen sich das Minimum in südöstlicher Richtung

Digitized by Google

vorwärts bewegt, also fast senkrecht zu dem alten Kurs (259,5 °), war die Möglichkeit, das Zentrum zu vermeiden, beigedreht oder vor der See laufend gleich groß.

Aus diesen Gründen und da das Ruder in der Hartlage durch die See stark beansprucht wurde, wurde $9^1/_2$ Uhr vormittags wieder auf den alten Kurs 259,5 ° gedreht und vor der See gelenzt. Das Schiff lag vor der See laufend ruhiger und nahm weniger Wasser an Deck.

Gegen $10^1/_2$ Uhr vormittags kam für kurze Zeit die Sonne zum Vorschein; nach einer Beobachtung war das Schiff nach Südwest versetzt worden.

Vom 26. zum 27. nahm Wind und Seegang an Stärke zu, das Barometer fiel weiter, die Regenböen wurden häufiger, die Luft war von Gischt erfüllt.

Über das Herannahen eines Orkans waren keine Zweifel mehr vorhanden, und es wurde daher um $8^1/_2$ Uhr auf Ostkurs beigedreht. Die Schiffsleitung wurde wieder nach achtern auf die Schanze verlegt.

Da seit dem 25. mittags kein sicheres Besteck vorhanden war und nach dem gegißten Schiffsort am 27. mittags das Schiff ungefähr 30 bis 40 sm von dem D'neil und dem Durand Riff entfernt sein mußte, wurde um 2 Uhr mit GF gegen die See angegangen und zur Reserve der 3. Kessel angesteckt.

Nachmittags lief die See durcheinander, Öl zum Glätten der See wurde mit Erfolg verwendet, der Wind wurde auf Stärke 12 geschätzt, das Schiff nahm viel Wasser über. Die Seen drückten ein Teil der Backbord- und Steuerbord-Bordwand ein; fast sämtliche Boote wurden beschädigt. Die Deckel der Sturzpforten und Torpedopforten wurden fortgerissen. Das Zwischendeck, in das durch die verschalkten Luks, Ventilatoren und Windschächte Wasser drang, mußte dauernd gelenzt werden. Um 5 Uhr wurde der niedrigste Barometerstand 727,0 mm beobachtet, um 6 Uhr sprang der Wind auf Ostnordost um und drehte langsam auf Norden. Das Barometer begann langsam zu steigen. Die Fahrt mußte wegen der hohen See wieder auf LF vermindert werden. In der Zeit von 2 Uhr vormittags bis 8 Uhr nachmittags hatte der Orkan seinen Höhepunkt erreicht und begann dann langsam abzuflauen. Den 28. morgens wurde auf Nordwest gedreht und auf halbe Fahrt gegangen. Nach einer Sonnenbeobachtung um 8 Uhr wurde Kurs auf Walpole-Insel genommen und nach Sichten derselben auf Noumea. Im Laufe des Vormittags flaute es weiter ab, das Barometer stand nachmittags um 4 Uhr auf 752,5 und stieg weiter. Den 29. morgens lief S. M. S. „Cormoran" durch die Havannahpassage nach Noumea, wo um 12 Uhr 48 Min. mittags geankert wurde.

Im Hafen von Noumea hatte der Orkan vom 27. März einige Bojen vertrieben; der unter Dampf liegende Kreuzer „Kersaint" hatte ein Boot verloren; mehrere Leichter waren versackt. Durch die See war der Kai stellenweise beschädigt. Einige eiserne Poller waren mit ihrer Grundplatte losgerissen und infolgedessen ein Vollschiff gegen einen Dampfer der Messageries maritimes getrieben, so daß beide am Heck leicht beschädigt waren.

Die Stadt machte wegen der Verwüstungen in den Gärten und an den Straßenbäumen, stellenweise auch an den Häusern, einen unordentlichen Eindruck. Die Wege hatten durch den starken Regen gelitten.

„Planet" ist am 12. Juni von Sydney aus über Noumea in das Vermessungsgebiet gegangen.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" und „Sperber" befanden sich im Bereich des ostafrikanischen Schutzgebietes. „Seeadler" hat für einige Tage Zanzibar angelaufen.

Westafrikanische Station. „Eber" hat auf einer Rundreise Dakar, Bissao (Port Guinea), Freetown (Sierra Leone), Monrovia (Liberia) und Kap Palmas besucht. „Panther" lag in Kapstadt.

Digitized by Google

Amerikanische Station. „Bremen" hat Mitte Juni Buenos Aires verlassen und ist nach Punta Arenas gegangen.

Über einen auch in der Tagespresse erwähnten schweren Sturm, den S. M. S. „Bremen" Ende April durchmachte, entnehmen wir einem amtlichen Bericht: Am 29. April hatte S. M. S. „Bremen" einen schweren Sturm durchzumachen. Das Schiff befand sich auf der Reise von Punta Arenas nach Puerto Madrin; es war jedoch beabsichtigt, am Nachmittage des 29. Tova Isl. (60° 0′ Länge und 45° 15′ Breite) anzulaufen, um den dortigen Ankerplatz kennen zu lernen. Das Barometer stand 8 Uhr abends des 28. April auf 760,2 mm und fiel bis 8 Uhr morgens des 29. April auf 749,3 mm. Nach vorhergegangenen westlichen Winden trat am 28. abends Windstille ein, und dann wehte während der Nacht Ostnordostwind bis zu Stärke 5. Nach 6 Uhr morgens des 29. drehte der Wind über Nord auf Westnordwest und frischte gegen 9 Uhr bis zu Stärke 8 auf. Im Laufe des Vormittags drehte der Wind auf West und nahm weiter an Stärke zu; das Barometer fing langsam an zu steigen (um 12 Uhr mittags 750,9 mm). Nach Mittag drehte der Wind weiter nach Süden und steigerte sich zum Orkan. Die See ging hoch, doch erreichte sie wegen des 70 bis 80 sm zu luward befindlichen Landes nicht die Höhe, die dem Sturm entsprochen hätte. Ich glaube, daß eine größere Windstärke wohl nur selten vorkommt.

Während dieser Zeit steuerte das Schiff etwa NWzN, der Wind kam also anfangs wenige Striche vorlicher, nachher etwa querein. Dabei lag das Schiff sehr gut. Die Aufbauten und Schornsteine wirkten scheinbar als Sturmsegel und verhinderten zu starkes Schlingern, der Kurs etwa parallel zur See bewahrte uns vor dem Stampfen und dem Ausdemwasserkommen der Schrauben. Wir nahmen viele und starke Spritzer über, aber keine Seen. Um 1 Uhr 20 Min. nachm. brach die vordere Funkenstänge, 5 Minuten später die hintere. Ferner brach noch der Zurrbaum der zweiten Gig, und einige Gegenstände, deren Befestigungen sich als ungenügend erwiesen, gingen über Stag. Ernstere Havarien sind aber nicht vorgekommen; auch hatte man nie das Gefühl, daß das Schiff dem Sturm und Seegang nicht gewachsen und irgendwie gefährdet wäre. Es lag deshalb auch kein Grund vor, die Geschwindigkeit von 11 kn zu ermäßigen; es ergab sich sogar, daß das Schiff am Vormittage gar nicht, nachmittags, als während der Zeit des schwersten Sturms und Seegangs die Schlinger- und Stampfbewegungen zunahmen (bis zu 35° nach Steuerbord, 22° nach Backbord), nur wenig Fahrt verlor.

Gegen 3 Uhr kam Land in Sicht. Der in der Luft enthaltene Gischt macht diese aber sehr unsichtig, so daß man die Objekte nicht klar genug ausmachen konnte. Um sicher zu gehen, wurde deshalb nach Steuerbord abgedreht und nun mit halber Fahrt und achterlichem Wind und Seegang an der Küste entlang gelaufen. Dabei lag das Schiff ziemlich ruhig und steuerte gut, wenn die See weniger als 4 Strich von achtern (vom Kielwasser gerechnet) kam. 2 bis 4 Strich achterlicher als dwars machte sie das Schiff aber sehr luvgierig; es war dann nur mit Hartruder und halber bis ganzer Fahrt zum Abfallen zu bringen.

Von 12 Uhr mittags an stieg das Barometer schnell, bis 4 Uhr nachm. um 6,5 mm, bis 8 Uhr abends um weitere 6,6 mm. Der Sturm ließ jedoch erst um 6 Uhr merklich nach, als das Schiff schon in Lee der Küste in der Camarones-Bucht zu Anker lag.

Als bald nach 3 Uhr die Landobjekte mit Sicherheit ausgemacht waren, befand sich das Schiff mehrere Seemeilen östlich von der Tova-Insel. Da beim Gegenandampfen gegen die See, selbst mit geringer Fahrt, Beschädigungen am Bug, Kommandobrücke usw. wahrscheinlich nicht ausgeblieben wären, wurde das Anlaufen von Tova-Insel aufgegeben und in der Bucht von Camarones geankert.

Digitized by Google

An demselben Abend ereignete sich aus bisher nicht einwandfrei festgestellten Gründen eine Explosion von Gasen in dem an den Steuerbord-Hilfsmaschinenraum angrenzenden Ölraum. Dabei erlitt der Obermaschinistenmaat Haase einen Oberschenkelbruch, der Heizer Müller (Karl) eine schwere Schädelverletzung, Brandwunden am Körper, Armen und Gesicht und einen Oberschenkelbruch. Da die Verletzungen des Heizers Müller sehr ernst waren und unbedingte Ruhe für ihn erforderlich war, blieb das Schiff am 30. April in der Camarones-Bucht liegen. Die beabsichtigte Ausschiffung des Schwerverletzten in einen nahegelegenen Hafen mußte aufgegeben werden, weil in den folgenden Tagen bei Winden bis zu Stärke 10 und entsprechendem Seegang ein Inseegehen mit Rücksicht auf ihn unmöglich war. Das Schiff blieb deshalb bis zum 4. Mai in der Camarones-Bucht und ging dann nach Montevideo. Am 5. Mai wurde im Nuevo-Golf ein geschützter Ankerplatz aufgesucht, um dem Schiffsarzt die Erneuerung der Verbände des Verletzten zu ermöglichen, die wegen Schlingerns auf See nicht vorgenommen werden konnte. Auf der Weiterfahrt nach Montevideo verstarb der Heizer Müller an Entkräftung.

— Schulschiffe. „Freya" und „Victoria Louise" haben deutsche Häfen, „Hansa" und „Hertha" norwegische Häfen besucht.

— Verkauf der ehemaligen Yacht „Kaiseradler". Nachdem der Versuch, die aus der Liste der Kriegsfahrzeuge gestrichene ehemalige Kaiserliche Yacht „Kaiseradler" durch Agenten zu verkaufen, zu keinem Ergebnis geführt hat, hat die Kaiserliche Werft Danzig Befehl erhalten, die Yacht nochmals öffentlich zum Verkauf auszubieten. Bei dieser Neuausschreibung soll hervorgehoben werden, daß die weitere Verwendung der Yacht mit Rücksicht auf den durchaus gebrauchsfähigen Zustand des Schiffskörpers und der Maschine in keiner Weise beschränkt und daß auch die Ausfuhr in das Ausland zugelassen wird. Der Zuschlag wird der Entscheidung des Reichs-Marine-Amts vorbehalten.

— 25jähriger Gedenktag. Am 1. Juni 1910 waren 25 Jahre verstrichen, seit die Korvette „Augusta" Perim verließ, um auf immer verschollen zu bleiben.

— „Iltis"-Tag. Am 17. Juni fand in Kiel ein von Kontreadmiral Lans veranstalteter Appell der „Iltis"-Kämpfer statt, an dem sich ein gemeinsames Essen der Offiziere und der Besatzung des „Iltis" von 1900 anschloß. Se. Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen wohnte dem Appell bei.

Am 19. Juni versammelten sich die im Jahre 1900 an den ostasiatischen Kämpfen beteiligten Offiziere unter dem Vorsitz des Admirals v. Bendemann zu einem Erinnerungsfestessen in Kiel.

— Geschenk für S. M. S. „Rheinland". Der in der Rheinprovinz gegründete „Flottenverein Jungdeutschland" hat die durch Sammlungen und Veranstaltungen aufgebrachte Summe von 1250 ℳ Seiner Majestät dem Kaiser zum Besten einer Mannschaftsbücherei für S. M. S. „Rheinland" zur Verfügung gestellt.

— Geschenk für S. M. S. „Ostfriesland". Die Städte Ostfrieslands beabsichtigen, dem Linienschiffe dieses Namens Silbergeschirr für die Offiziersmesse und eine Bücherei für die Besatzung zu schenken. Die Genehmigung zur Annahme des Geschenkes ist erteilt worden.

— Dank für S. M. S. „Hertha". Die Hamburg-Amerika Linie hat der Offiziersmesse S. M. S. „Hertha" für die dem Dampfer „Prinz Joachim" von S. M. S. „Hertha" geleistete Hilfe ein wertvolles Silbergeschenk übermittelt. Die Annahme des Geschenkes ist genehmigt. Der Dampfer war am 9. Januar 1910 vor der Einfahrt von Kingston fest gekommen und wurde nach mehreren Abschleppversuchen und infolge der unausgesetzten Bemühungen S. M. S. „Hertha" am 11. Januar wieder flott, nachdem etwa 300 Tonnen Ladung von Bord gegeben waren.

Digitized by Google

— Änderung der Zeit für Flaggenparade im Winter. In Zukunft wird auf den Schiffen der Marine im Inlande auch im Winter die Flaggenparade um 8 Uhr vormittags stattfinden.

— Verschiedenes. Gelegentlich der im vorigen Heft erwähnten Hauptversammlung des Deutschen Flottenvereins wurden Huldigungstelegramme an Seine Majestät den Kaiser und Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen abgesandt, auf die folgende Antwortdepeschen eingingen:

Wesel, den 25. Mai 1910.

Großadmiral v. Koester, Berlin Reichstag.

Ich ersuche Sie, der zehnten Hauptversammlung des Deutschen Flottenvereins meinen wärmsten Dank für den freundlichen Gruß und den Ausdruck treuer Ergebenheit auszusprechen. Eingedenk der wertvollen Unterstützung, die meine auf die Stärkung der deutschen Seemacht gerichteten Bestrebungen stets durch den Deutschen Flottenverein gefunden haben, werde ich die zielbewußte Arbeit des Vereins auch ferner gern mit meinem besonderen Interesse und Wohlwollen begleiten. Wilhelm I. R.

Kingston-on-Thames, den 23. Mai 1910.

Großadmiral v. Koester, Berlin.

Mit tief empfundenem Dank für heute empfangene Depesche sende ich den versammelten Mitgliedern des Deutschen Flottenvereins herzlichsten Gruß, hoffend, daß der Verein unter Euerer Exzellenz kraftvoller und sicherer Leitung dem Reich und der Marine zum dauernden Segen gereichen möchte.

Heinrich, Prinz von Preußen.

Observatorium in Tsingtau. Am 11. Juni 1910 wurde in Tsingtau der Grundstein des Observatoriums gelegt, zu dessen Bau die Mittel von den Deutschen Flottenvereinen im Auslande zur Verfügung gestellt sind. Der Feier wohnten der auf einer Weltreise befindliche Präsident der Deutschen Kolonialgesellschaft Herzog Johann Albrecht von Mecklenburg, Regent von Braunschweig, nebst Gemahlin bei.

Die Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger hielt Ende Mai in München ihre 44. Tagung ab. Die Gesellschaft hat von ihrer Begründung im Jahre 1865 an bis 1909 7 Millionen ℳ für Rettungsarbeiten ausgegeben, 14 Mann verloren und 3496 Menschenleben gerettet.

1866 gab es 6 Rettungsboots- und 1 Mörserstation. Die Gesamtzahl der Stationen beträgt heute 139. Bedauerlicherweise sind die Mitgliederzahlen und die Mitgliederbeiträge in den letzten Jahren trotz der neuen großen Ziele nicht nur nicht gestiegen, sondern etwas zurückgegangen. Das gemeinnützige Unternehmen bedarf auch in der Marine der Förderung.

Internationale Konferenz über Funkentelegraphie in der Südsee. Am 31. Mai 1910 fand in Berlin unter Vorsitz des Unterstaatssekretär v. Lindequist im Reichs-Kolonialamt eine Konferenz statt, die sich mit dem Ausbau der funkentelegraphischen Verbindungen in der deutschen Südsee befaßte. Etwa 20 Vertreter der interessierten Gesellschaften, darunter auch der Pflanzungsgesellschaften in der Südsee, hatten der Einladung Folge geleistet. Die Beratungen erstreckten sich zunächst auf die Erörterung grundsätzlicher Fragen. Insbesondere wurde über die Frage des Anschlusses von Samoa und Neuguinea an das Weltkabelnetz in Yap, dem Hauptorte der deutschen West-Karolinen, sowie über die zur Aufbringung nicht unerheblicher Mittel einzuschlagenden Wege beraten.

Digitized by Google

Neue Dampferverbindung nach Tsingtau. Der Norddeutsche Lloyd hat sich entschlossen, beginnend mit dem am 8. September 1910 von Hamburg abgehenden Reichspostdampfer „Prinzeß Alice", künftighin regelmäßig Tsingtau anlaufen zu lassen, und zwar in der Weise, daß der genannte Hafenplatz auf jeder Rundreise einmal angelaufen wird, abwechselnd von einem Dampfer auf der Ausreise, von dem anderen dagegen auf der Heimreise. Das Anlaufen von Nagasaki fällt dagegen bei denjenigen Expeditionen, die über Tsingtau gehen, weg. Die Ankunfts- und Abfahrtszeiten in den Häfen zwischen Europa und Schanghai erleiden durch das Anlaufen von Tsingtau keine Änderung. Für die Strecke Schanghai—Japan treten jedoch für diejenigen Expeditionen, die über Tsingtau gehen, kleine Änderungen ein, die aus dem Fahrplan ersichtlich sind.

Zur direkten Kabelverbindung Deutschlands mit Afrika. Seine Majestät der Kaiser hat auf die ihm erstattete Meldung von der ersten direkten Kabelverbindung Deutschlands mit dem afrikanischen Kontinent dem Staatssekretär des Reichspostamts Kraetke folgendes Telegramm zugehen lassen:

„Ich habe Ihre Meldung von der Verlängerung des Kabels Emden—Teneriffa bis nach Monrovia und der damit glücklich erreichten ersten unmittelbaren Verbindung Deutschlands und Afrikas mit besonderer Befriedigung entgegengenommen. Ihnen und den Norddeutschen Seekabelwerken meinen wärmsten Dank.

Wilhelm I. R."

Die Norddeutschen Seekabelwerke sind gegenwärtig mit der Fabrikation der Fortsetzung des Kabels nach Pernambuco beschäftigt.

England. Kurz nach dem Wiederzusammentritt des Parlaments Ende Mai wurden von der Regierung vertrauliche Besprechungen mit den Führern der Opposition eingeleitet, wie die durch die Resolutionen des Unterhauses gegen das Vetorecht des Oberhauses in Finanzangelegenheiten drohende schwere innere Krisis zu vermeiden oder wenigstens abzuschwächen sei. Gerade jetzt, kurz nach dem Regierungsantritt des neuen Königs, könne sie von keiner der beiden Parteien als besonders opportun angesehen werden. Es ist daher sehr wahrscheinlich, daß man sich über eine Hinausschiebung der Verhandlungen über die Unterhausresolutionen im Oberhause einigen und so dem letzteren Zeit lassen wird, aus eigener Initiative Reformen auszuführen, wozu die Beratung über die Roseberyschen Vorschläge einer moderneren Ergänzung der Oberhausmitglieder die beste Gelegenheit bietet. Es herrscht demnach an der Oberfläche des parlamentarischen Lebens seit dem Tode König Edwards ziemliche Ruhe. Auch über das neue Budget werden vor der offiziellen Einbringung zwischen den Parteien zunächst vertrauliche Unterhandlungen gepflogen. — Die noch ausstehenden Kapitel des Marineetats wurden mit Ausnahme des wichtigen, noch nicht zur Diskussion gestellten Kapitels 8 (Schiffsbauten) ohne besondere Vorkommnisse angenommen. Lord Beresford griff bei dem Kapitel Erziehungswesen die jetzige Ausbildungsmethode der Kadetten und Midshipmen an; sie lege mehr Wert auf theoretische als auf praktische Ausbildung. »Boys were bored by lecture. Put them to do something and they did it with the greatest enjoyment, but a lecture sent them to sleep.« Von anderen Mitgliedern wurde wieder die Kostspieligkeit der jetzigen Ausbildung gegen das System ins Feld geführt, da sie die Auswahl beschränke. Der Vertreter der Admiralität erklärte, daß sie nichts dagegen haben würde, wenn die Gesamtausbildung vom Staate getragen würde, und stellte

Digitized by Google

Erwägungen über Herabsetzung der Kosten in Aussicht. — Beim Kapitel über Mannschaftsreserven verurteilte Lord Beresford das System der short service men, während die Admiralität nach den ihr zugegangenen Berichten die Leute für durchaus leistungsfähig erklärte und für ihre Beibehaltung eintrat. — Schließlich spielte bei der sonst wenig inhaltsreichen Diskussion eine vor drei Jahren den Mannschaftsbibliotheken von der Admiralität zugeschickte Flugschrift »The truth about the Navy« eine Rolle. Lord Beresford hielt diese Schrift wegen der in ihr enthaltenen politischen Ausfälle gegen Deutschland für kein geeignetes Material für Mannschaftsbibliotheken. Er führte hierzu aus der Flugschrift folgenden Passus an: »On the hypothesis that the German Fleet is being created mainly with a view of fighting and defeating the British Fleet in fortunate circumstances Great Britain may come within the zone of German war-drums, and no one acquainted with the German people, the German Navy League's propaganda, and German periodicals can doubt that the Fatherland indulges in war dreams of lurid triumph.« Unter dem Verfasser wurde sogar Admiral Sir John Fisher vermutet, was jedoch von dem Vertreter der Admiralität und auch vom Verlage der Flugschrift bestritten wurde. Die Admiralität habe mit der Flugschrift nichts zu tun, diese sei mit anderen Zeitschriften und nicht als Buch verteilt worden und würde den Schiffsbibliotheken in Zukunft nicht mehr zugeschickt werden.

Die Südafrikanische Union ist am 31. Mai ins Leben getreten mit Lord Gladstone als Generalgouverneur und General Botha als Premierminister. Der bisherige Lord High Commissioner, Lord Selborne, hat unter allgemeiner Anerkennung seiner Amtsführung das Land verlassen. Die Mitglieder des Bothaschen Ministeriums gehören fast ausschließlich der südafrikanischen Partei an. Die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht in der dem Commonwealth von Lord Kitchener empfohlenen Art soll eine der ersten Regierungshandlungen sein. Der offiziellen Eröffnung des ersten Unionsparlaments in Kapstadt wird als Vertreter des Königs der Herzog von Connaught beiwohnen, der später Nachfolger von Lord Grey auf dem Generalgouverneurposten von Kanada werden soll. Dort macht jetzt der General French eine militärische Inspektionsreise; er soll der Dominion eine Organisation ähnlich der heimischen, eine reguläre und eine Territorial-Armee, sowie eine bessere kriegsmäßige Ausbildung empfohlen haben.

Lord Kitchener hat die Annahme des Postens als Inspector General of the Forces in the Mediterranean and South Africa abgelehnt. Als Berater der Regierung des Commonwealth in Marineangelegenheiten geht Admiral Henderson, bisher Admiral commanding Coast-guards and Reserves, nach Australien.

In der Presse finden sich jetzt wiederholt anscheinend von der Regierung angeregte Artikel über seekriegsrechtliche Fragen, die wohl die Besprechung der Abkommen der II. Haager- und der Londoner Konferenz im Unterhause vorbereiten und die Gründe für Annahme der Abkommen darlegen sollen. Ein Artikel im »Naval and Military Record« hebt hervor, daß die Rücksicht auf die Neutralen die frühere rücksichtslose Ausübung des Seebeuterechts verhindere und daß durch Aufnahme der Lebensmittel in die Liste der bedingten Konterbandegüter (d. h. solcher, die nur beschlagnahmt werden können, wenn sie an die feindliche Regierung oder deren Truppen gerichtet sind) Englands Sorge um eine genügende Lebensmittelzufuhr im Kriege verringert sei. — Daneben finden sich auch Schriften, wie z. B. die von Sir John Macdonell, Professor an der Londoner Universität: »Some plain reasons for immunity from capture of private property at sea«, die gegen die Ansicht der Regierung für eine Abschaffung des Seebeuterechts plädieren, weil dadurch ein Grund für steigende Seerüstungen wegfalle, das Seebeuterecht durch die Pariser Deklaration an Kriegswert verloren habe und einen Gegner kaum zum Frieden zwingen werde,

Digitized by Google

besonders nicht einen kontinentalen Staat wie Deutschland: From her position Germany is most favourably situated to endure the effects of a temporay blockade on a large scale of her ocean navigation. Mit dieser Ansicht stimmt nicht ganz die Idee des Colonel A Court Repington im Juniheft von »Blackwood's Magazine«: »New Wars for Old: The submarine Menace« überein. Dieser sagt hier: We ought not to think, in case our Navy does not take post off the German coasts or fails to bring the German fleets to action immediately that we are not playing the correct game, which is the strangulation of German seaborne trade by intelligent use of our Navy and of our commanding geographical position. Sein Artikel verfolgt dabei den Zweck, für eine stärkere Vermehrung der englischen Torpedoboots- und Unterseebootsstreitkräfte Propaganda zu machen. Er sucht zu beweisen, daß die Gefahr, welche den großen Schlachtschiffen und Kreuzern in der Nordsee von jenen Streitkräften droht, deren Zurückhalten nötig mache, so daß daher eine enge Blockade der deutschen Häfen durch die Kampfflotte unmöglich werde. Die Dreadnoughts würden erst in Aktion treten können, wenn das Feld für sie durch Vernichtung der deutschen Torpedoboots- und Unterseebootsstreitkräfte frei geworden sei. »Our great and costly battleships and cruisers must be stowed away in some distant safe and secluded anchorage, — Scapa Flow and Portsmouth to-day, Berehaven and Lough Swilly perhaps to-morrow.« Repington kommt deshalb zum Schluß zu dem Ergebnis, daß eine weitere Blockade durch die großen Schiffe ohne gleichzeitige Überlegenheit der Torpedoboots- und Unterseebootsflotten nicht ausführbar sei: »If, for example, Germany discovers, or has discovered, the means for effectually attacking submarines, and if we have not, it is possible that Germany, when she has constructed the submarines upon which she seems resolutely bent, may dominate the North Sea by their means, and put us to the dilemma either of allowing her army of invasion to land, or of attacking it — may be a convoy of dummy transports — and of thus exposing our battle fleets to the blows of German submarines which we may have no certain means of destroying. It will not be altogether a satisfactory end to a war if we ruin, indeed, German seaborne trade, but end with the Pomeranian Grenadier in Palace Yard and the Altona Corps at Arthur's Seat.«

— Personal. In der Admiralität ist die Stelle eines Captain superintendent of contract built torpedoboat-destroyers neu geschaffen worden.

Nachdem die neue Ausbildung der Midshipmen an Bord seegehender Schiffe jetzt 2 Jahre im Gange ist, hat die Admiralität nähere Bestimmungen für diese erlassen, um sie gleichmäßiger zu gestalten und gleichzeitig zu erreichen, daß die Midshipmen nach beendeter 3jähriger Bordausbildung ohne Besuch von Kursen an Land zu Lieutenants befördert werden können. 2 Jahre der Ausbildung, das erste und dritte, sollen an Bord größerer Schiffe verbracht werden und neben der praktischen Ausbildung theoretischen Unterricht von den Offizieren und den Naval instructors einschließen, im zweiten Jahre sollen die Midshipmen dagegen auf kleineren Schiffen sein. Es sind auf diese Weise immer zwei verschiedene Jahrgänge zusammen auf den großen Schiffen, zusammen etwa sechzehn Midshipmen. Diese sechzehn sollen in drei Gruppen geteilt werden: erste Gruppe: Seemannschaft und allgemeiner Dienst; zweite Gruppe: Artillerie, Torpedo, Navigation; dritte Gruppe: Maschinendienst. Nach der ersten Einschiffung vom Schulkreuzer werden die Midshipmen erst 14 Tage jeder Gruppe zugewiesen, um sich allgemein mit den Anforderungen bekannt zu machen. Die nächste Periode dauert dann 2 Monate und die dritte Periode als Wiederholung $1^1/_2$ Monate in jeder Gruppe. Die Ausbildung in der ersten Gruppe soll der Erste Offizier leiten; während der Ausbildung im Maschinendienst sollen die Midshipmen als zum Maschinen-

Digitized by Google

personal gehörig angesehen und nicht zu anderem Dienst herangezogen werden. Ziel der Ausbildung soll eine gründliche Berufsvorbildung und Gewöhnung an Verantwortlichkeit, nicht ein Vollpfropfen fürs Examen sein.

Die von der Schiffsjungenschule in Shotley kommenden, im Signaldienst ausgebildeten Jungen sollen in Zukunft stets in etatsmäßige Stellen auf voll aktiv besetzten Schiffen und Schiffen der 3. Division der Heimatflotte Verwendung finden und hierzu den Depots überwiesen werden.

— Manöver. Die diesjährigen großen Sommermanöver werden am 4. Juli beginnen und wie im Vorjahre etwa einen Monat dauern. Die Zahl der teilnehmenden Schiffe wird ebenfalls die gleiche sein. Es sollen teilnahmen die 1., 2. und 3. Division der Heimatflotte mit zugehörigen Kreuzern und Torpedobootsstreitkräften, die Atlantik- und Mittelmeer-Flotte sowie vielleicht einige Schiffe der 4. Division der Heimatflotte. Durch eine Zirkularbekanntmachung fordert die Admiralität Reservisten zur Dienstleistung während der Übungen auf. Schauplatz wird der westliche Teil des Atlantik und der Kanal sein.

— Flottentätigkeit. Die 1. und 2. Division der Heimatflotte haben das Preisschießen der Geschützführer beendet und erledigen bis zum Manöverbeginn die Torpedoschießübungen von Portland aus. Die 3. Division hat sich nach einer 10tägigen Kreuztour im Kanal, an der allerdings nur eine beschränkte Zahl von Schiffen teilnahm, wieder zerstreut.

An Schießresultaten werden gemeldet:

„Bellerophon", 12zöllige Geschütze . . .	33 Schuß,	21 Treffer,		
„Dreadnought", = = . . .	35 =	19 =		
„Vanguard", = = . . .	31 =	12 =		
„Temeraire", = = . . .	37 =	29 =	(als bestes Schiff, ein Turm in 1 Min. 21 Sek. 8 Schuß, 7 Treffer.)	

Am 6. Juni ereignete sich eine Bunkerexplosion auf dem Linienschiff „Victorious", durch die vier Mann verletzt wurden.

Die Atlantik-Flotte befand sich in Gibraltar und schoß in der Tetuan-Bucht die Nachtschießübungen. Ende Juni kehrt sie mit der Mittelmeer-Flotte zur Teilnahme an den Manövern nach England zurück. Letztere verließ zu diesem Zwecke Mitte des Monats Malta; einige Kreuzer blieben zurück zum politischen Dienst vor Kreta. Vorher wurden Schießübungen erledigt.

— Schiffsbauten. Der Panzerkreuzer „Lion" soll am 6. August in Devonport vom Stapel laufen.

Die beiden Kreuzer der verbesserten „Boadicea"-Klasse des diesjährigen Programms erhielten die Namen „Barrosa" und „Barracouta".

»Brassey's Naval Annual 1910« gibt die Armierung der englischen kleinen Kreuzer der „Dartmouth"-Klasse mit acht 15 cm- und vier 4,7 cm-Geschützen an.

Eine Bodenreinigung von Schiffen auf elektrischem Wege (ohne Docken) soll auf dem Linienschiff „Revenge" mit gutem Erfolg erprobt worden sein.

— Probefahrten. Der City-Kreuzer „Glasgow", erbaut bei der Fairfield Shipbuilding Co., Glasgow, hat die Probefahrten beendet. Ergebnisse: Höchstleistung an der Meile mit 22 500 SHP 25,8 kn, eine Geschwindigkeit, die auch ungefähr während der ganzen 8stündigen forcierten Fahrt durchgehalten wurde. Brennstoffverbrauch (Kohlen und Öl) entsprechend einem Kohlenverbrauch von 1,6 lb pro Pferdestärke und Stunde.

	SHP	kn	Kohlenverbrauch
8stündige Fahrt, $^8/_{10}$ Maschinenkraft	18 220	24,9	1,57 lb
22 = = $^2/_3$ =	14 055	23,7	1,61 lb

Digitized by Google

— Artillerie. Beim Gunlayers' test soll in Zukunft die Feuerleitung wegfallen und selbständiges Schießen der Geschützführer geübt werden. Die Schießen des Jahres 1910, die schon nach den neuen Bestimmungen abgehalten seien, weisen bereits Verringerungen der Schießergebnisse auf, sowohl was Feuergeschwindigkeit wie was Treffer anbelangt; die erstere soll um 21 Prozent, das Treffergebnis um 28,5 Prozent gegen das Jahr 1909 gesunken sein.

Nach »Times« haben Beardmore & Co. nach günstigen Ergebnissen mit einem 30,5 cm-Probegeschütz Aufträge für mehrere 34 cm-Geschütze erhalten. Ferner hat die Firma mehrere 15 cm- und 10,2 cm-Geschütze in Arbeit. Die Schießversuche mit dem 30,5 cm-Geschütz L/50 sollen sehr gute Ergebnisse gezeitigt haben. Die Konstruktion des Rohres soll neben guten ballistischen Eigenschaften vor allem größere Rohrausdauer gewährleisten (Ringrohr?).

Nach »Times« hat ein Angestellter eines der größten englischen Panzerplattenwerkes ein neues Härtungsverfahren erfunden, das allen bisher bekannten weit überlegen sein soll. Die englische Regierung soll die Erfinderrechte erworben haben.

Die Kreuzer „Natal" und „Isis" haben Versuche mit einem neuen Entfernungsmesser, System Poller, gemacht.

— Torpedowesen. Von den zwanzig Zerstörern des Bauprogramms 1910/11 sind sechs, die als »Special turbine destroyers« bezeichnet werden, in Bau gegeben, und zwar je zwei bei Yarrow, Thornycroft und der Parsons Marine Steam Turbine Co.; letztere baut nur die Turbinen und läßt die Boote selbst bei Denny Brothers, Dumbarton, herstellen. Die anderen vierzehn Torpedobootzerstörer sind ebenfalls bestellt, und zwar bei J. Brown & Co. drei, S. White & Co. zwei, Cammell Laird & Co. zwei, Denny Brothers zwei, Hawthorn Leslie & Co. zwei Boote, bei Vickers, Beardmore und Swan, Hunter & Whigham Richardson je ein Boot. Diese werden im allgemeinen denen des Jahres 1909 gleichen, Deplacement (light draught) etwa 770 Tonnen, Länge 73,2 m, Breite 7,9 m, Geschwindigkeit mit etwa 14 000 WPS 27 kn. Armierung: zwei 10,2 cm- und eine Anzahl 7,6 cm-SK. Sie erhalten Parsons-Turbinen, mit Ausnahme der drei bei J. Brown & Co. zu erbauenden, die verbesserte Curtis-Turbinen erhalten.

»Western Daily Mercury« will erfahren haben, daß der Bau eines neuen Versuchs-Hochseetorpedobootzerstörers beabsichtigt ist. Deplacement etwa 2000 Tonnen, Geschwindigkeit 33 kn, Armierung: zwei 10 cm-SK L/50 und sechs 7,6 cm-SK; wahrscheinlich als Flottillenfahrzeug für die Zerstörer der „Tribe"-Klasse.

Die Verlegung der staatlichen Torpedofabrik von Woolwich nach Greenock begann am 14. Juni; die Übersiedlung soll vor Schluß des Jahres beendet sein.

— Unterseeboote. Unterseeboot „C 34" lief am 8. Juni in Chatham vom Stapel. — Die Versuche mit den Airtraps und den Lufthelmen auf den Unterseebooten haben bis jetzt noch zu keinem befriedigenden Ergebnis geführt. Alle Boote sind mit Sicherheitshelmen ausgerüstet.

— Minenwesen. Die Minenkreuzer „Latona", „Iphigenia", „Thetis" und „Apollo" wurden zeitweise der Nordseevermessung zugeteilt.

Minenversuchsschiff „Redwing" hat Versuche von 8tägiger Dauer in Portsmouth gemacht, um das Verhalten von Minen in stromreichen Gewässern festzustellen.

— Häfen und Werften. Das alte Linienschiff „Hood" wird Hafenwachschiff in Queenstown.

Eine Deputation der Association of Chambers of Commerce ist beim Ersten Lord der Admiralität dahin vorstellig geworden, möglichst bald große Trockendocks an der Tyne, am Humber und an anderen Plätzen der Ostküste zu bauen.

Digitized by Google

Vereinigte Staaten von Amerika. Auch jetzt liegen noch keine Nachrichten über die endgültige Verabschiedung des Etats vor, wenn auch die Bewilligung der Schiffsbauten, wie sie im vorigen Heft angegeben sind, feststehen dürfte. Ebensowenig wird ein Fortschritt in der Beratung der Reorganisations- und der Personalvorlagen, der beiden übrigen für die Marine wichtigsten Fragen, gemeldet; es hat vielmehr den Anschein, als wenn eine Erledigung dieser Vorlagen im gegenwärtigen Kongreß nicht beabsichtigt wird. Die Marine oder ihr Verwaltungschef würde davon immerhin den Vorteil haben, daß die zur Zeit probeweise eingeführte Reorganisation ein Jahr lang auf ihre Zweckmäßigkeit geprüft werden kann, ohne daß ihre Gegner ihr Hindernisse bereiten können. Auch ist dem Marinesekretär insofern persönlich eine Genugtuung zuteil geworden, als sein heftigster Gegner im Marinedepartement, der Generalzahlmeister Rogers, zurückgetreten ist. Dahingegen wird die Marine nur ungern auf die Hoffnung verzichten, die Personalreorganisation bald durchgeführt zu sehen. — Wenn indessen im Kongreß die militärischen Fragen überhaupt gegen diejenigen der inneren Politik stark zurückgetreten sind, so ist damit doch nicht gesagt, daß sie im Lande an Interesse verloren haben und daß man sich mit dem Gedanken an die Sicherung der Grenzen weniger beschäftigte. Das beweist am besten das große Aufsehen, das der Abgeordnete für Californien, McLachlan, durch eine Rede erweckt hat, in der er die militärische Schwäche der Union gegen einen Angriff von Westen dargelegt hat. Er behauptet, daß in allen Staaten der pazifischen Küste nur 3000 Mann reguläre Truppen stationiert sind und daß die organisierte Miliz dieser Staaten nur 5000 Mann stark ist. Mit diesen höchstens 8000 Mann, die überdies noch sehr zerstreut stehen und nicht schnell an einem Punkte der Küste vereinigt werden können, das Landen einer Invasionsarmee zu verhindern sei „a manifest impossibility", und Süd-Californien würde zunächst für die ganze Dauer eines Krieges verloren sein, wenn Los Angeles vom Feinde besetzt würde, was jetzt kein Mensch verhüten könne. Nur die Aufstellung einer entsprechend starken mobilen Truppenmacht schon im Frieden könne Landungsversuche verhindern; sei aber die Landung einmal gelungen, so könne hier (in Süd-Californien) kein noch so großes Aufgebot einen wohl ausgerüsteten Feind wieder vertreiben und nur ein ehrloser Friedensschluß würde das Land der Union wieder zurückgeben können. Es würde an dieser Stelle zu weit führen, auf die interessanten Ausführungen näher einzugehen, die auch manche Streiflichter auf Erfahrungen früherer Kriege der Union werfen. Auffallend ist aber dabei, daß immer nur von ungenügenden militärischen Vorbereitungen am Lande die Rede ist und die Flotte gar nicht erwähnt wird, die, wenn sie hinreichend stark gegen jeden möglichen Gegner ist, doch in erster Linie für die Verhinderung feindlicher Landungen in Betracht kommt. Auch hier also ein Beispiel dafür, wie oft man vor Bäumen den Wald nicht sieht.

Inzwischen ist festgestellt, daß die nun bewilligten Linienschiffe eine Wasserverdrängung von 27 000 Tonnen und eine Hauptarmierung von zehn 35,6 cm-Kanonen haben werden. Die Gesamtkosten werden auf 49,7 Millionen Mark für das Schiff veranschlagt. Doch werden sich diese Kosten noch um etwa 2 Millionen Mark erhöhen, wenn die Klausel angenommen wird, daß bei dem Bau dieser Schiffe nur achtstündige Arbeitszeit zur Anwendung kommen darf. Man erwartet ohnehin von der Annahme dieser Klausel erhebliche Schwierigkeiten, weil die Privatwerften nicht geneigt sein sollen, sich einer Vorschrift zu unterwerfen, die ihren Betrieb verwirren würde, und deshalb auf Angebote verzichten wollen. Es müssen in diesem Falle beide Linienschiffe auf Staatswerften gebaut werden.

— **Flottentätigkeit.** Die Schiffe der Atlantischen Flotte befinden sich noch zu Überholungsarbeiten auf den Werften. Soweit die Zeit ausreicht, sollen gepanzerte Feuerleitungsstände eingebaut werden.

Digitized by Google

Mit dem 1. Juli tritt folgende Einteilung der Atlantischen Linienschiffsflotte in Kraft:

1. Division: (Kontreadmiral Schroeder): „Connecticut", „Delaware", „North Dakota", „Michigan".
   Reserve-Schiffe: „Florida", „Utah".
2. Division: (Kontreadmiral Vreeland): „Louisiana", „South Carolina", „Kansas", „New Hampshire".
   Reserveschiff fehlt.
3. Division: (Kontreadmiral Comly): „Georgia", „Nebraska", „Rhode Island", „Virginia".
   Reserveschiff: „Ohio".
4. Division: (Kontreadmiral Murdock): „Minnesota", „Vermont", „Mississippi", „Idaho".
   Reserveschiffe: „Maine", „Missouri".

Sobald „Maine" oder „Missouri" dienstbereit ist, tritt das Schiff an Stelle der „Vermont" aktiv in die 4. Division ein. Die als Reserveschiffe angeführten stehen vorläufig nur auf dem Papier, da keines davon dienstbereit und imstande ist, ein plötzlich ausfallendes aktives Schiff zu ersetzen.

Die Schiffe der Pazifischen Flotte sollen nach beendeter Überholung südamerikanische Häfen besuchen. Der Panzerkreuzer „South Dakota" ist nach Beendigung der Festlichkeiten in Argentinien vom Sondergeschwader detachiert und kehrt zur Pazifischen Flotte zurück. Die übrigen Schiffe des Sondergeschwaders kehren an die Ostküste zurück.

Der Panzerkreuzer „New York" hat auf der Ausreise zur Asiatischen Flotte das Mittelmeer passiert. Der kleine Kreuzer „Albany" wird zu Anfang August von Bremerton nach Ostasien gehen.

Das Seekadetten-Schulgeschwader, bestehend aus den Linienschiffen „Iowa", „Massachusetts" und „Indiana", unter Befehl des Kapitäns zur See Clark, hat zu Anfang Juni die Auslandreise angetreten und soll, Plymouth, Marseille, Gibraltar und die Azoren anlaufend, Ende August wieder heimkehren.

— Artillerie. Die früher schon erwähnten Schießversuche gegen das alte Rammschiff „Katahdin" haben sehr bald eine Unterbrechung erlitten dadurch, daß das Schiff unter Panzer und Wasser von einem 30,5 cm-Geschoß getroffen wurde und auf flachem Wasser sank. Von einer Hebung des Schiffes ist noch nichts gemeldet worden. Während einerseits erwähnt wird, es sei absichtlich durch Verminderung der Ladung mit großem Einfallwinkel geschossen worden, um auf diese Weise das Verhalten des Geschosses bei dem Schießen auf große Entfernungen zu erproben, wird von anderer Seite gemeldet, es habe der indirekte Schuß (über einen Hügel hinweg) angewendet werden müssen, weil für den direkten Schuß auf große Entfernungen kein Platz gewesen sei.

Bei der Frühjahrsschießübung der Atlantischen Flotte soll das neue Linienschiff „South Carolina" — schon drei Monate nach der ersten Indienststellung — die besten Erfolge erzielt haben. Drei von den vier Türmen des Schiffes erreichten 100 Prozent Treffer auf eine Entfernung von 1500 m bei 10 kn Schiffsfahrt. Der vorderste Turm erzielte mit 16 Schuß in 4 Minuten 51 Sekunden 16 Pfortentreffer. Die Übungen wurden bei möglichst rauhem Wetter abgehalten, um bei bewegtem Schiffe zu schießen.

— Schiffbau, Stapelläufe usw. Baustadium am 1. Mai 1910:

Linienschiff „Florida" . .	63,4 %	Linienschiff „Wyoming" . .	19,0 %
= „Utah" . . .	72,0 =	= „Arkansas" . .	24,0 =

Digitized by Google

Über das am 12. Mai 1910 vom Stapel gelassene Linienschiff „Florida" werden folgende Angaben gemacht: Größte Länge 155,4 m, Breite in der Wasserlinie 26,9 m, mittlerer Tiefgang 8,7 m, normales Deplacement (volle Munitions- und $^2/_3$ Material- und Kohlenausrüstung) 22 180 Tonnen, bei voller Ausrüstung 23 400 Tonnen, voraussichtliche Geschwindigkeit bei 28 000 PS 20,75 kn. Größtes Kohlenfassungsvermögen (43 Kubikfuß pro Tonne) 2500 Tonnen einschließlich 400 Tonnen Heizöl. Die Armierung besteht aus zehn 30,5 cm- und sechzehn 12,7 cm-SK, vier 4,7 cm-, zwei 3,7 cm-Maschinengeschützen, zwei Maschinengewehren und zwei 53 cm-Torpedo-Unterwasserbreitseitrohren; zwei Masten und zwei Schornsteine; 60 Offiziere und 954 Mann Besatzung.

Am gleichen Tage lief bei der Fore River Comp. der Torpedobootzerstörer „Sterrett" vom Stapel; größte Länge 89,3 m, Deplacement 750 Tonnen, Bewaffnung: fünf 7,6 cm-SK, zwei Maschinengewehre, drei Lancierrohre. Die Boote enthalten zwei umsteuerbare Curtis-Turbinen von 1,8 m Durchmesser, welche je 6000 PS leisten sollen bei etwa 600 Umdrehungen in der Minute. Bedingung 29,5 kn, doch wird erhebliche Mehrleistung erwartet.

Am 7. Mai wurde bei Cramps der Flotten-Kohlendampfer „Cyclops" zu Wasser gelassen. Länge 165 m, Ladevermögen 12 500 Tonnen; stündliche Leistung in der Kohlenabgabe 1440 Tonnen mit Hilfe von 14 Krahnmasten.

— Verschiedenes. Am 24. Mai sank zu Olongapo das große Schwimmdock „Dewey".

Frankreich. In der programmatischen Erklärung, die vom Ministerium Briand bei der Wiedereröffnung der Kammer nach den Neuwahlen abgegeben wurde, ist die baldige Vorlage des Flottengesetzes zur Beratung durch das Parlament in Aussicht gestellt. Diese Mitteilung ist von der Presse allgemein beifällig aufgenommen worden.

— Flottentätigkeit. Die aktiven Verbände waren bis zum 18. Juni im westlichen Mittelmeer zu den Manövern versammelt, die an anderer Stelle in diesem Heft eingehend besprochen sind.

Den Manövern sollen die gefechtsmäßigen Schießen des 3. und 4. Vierteljahres sowie weitere Schießübungen folgen, die in dem vor dem Vizeadmiral Caillard und dem Marineminister abzuhaltenden Preisschießen gipfeln werden.

Während der Lauf der Manöver von der Marine mit Spannung verfolgt wurde, lenkte ein schwerer Unfall das Interesse nicht nur der Marine, sondern auch der ganzen Nation auf sich. Am 26. Mai nachmittags gegen 2 Uhr wurde das Tauchboot „Pluviôse" etwa 2 sm nordwestlich der Hafeneinfahrt von Calais von dem Passagierdampfer „Pas-de-Calais" gerammt und sank in einer Tiefe von 17 m bei Niedrigwasser. 3 Offiziere und 24 Unteroffiziere und Mannschaften fanden dabei den Tod. Das Boot erhielt Backbord achtern über dem Torpedorohr einen etwa 5 m langen Riß, und zwar wurden Ballasttank und innere Schiffswand beschädigt, so daß das Boot mit dem Heck zuerst sank, mit dem Bug noch eine Zeitlang aus dem Wasser ragte und dann vollends unterging. Rettungsmittel wurden sofort von Calais und Cherbourg — von hier aus die bei den „Narval"-Hebeversuchen benutzten Hebeprähme und Ketten — herbeigeschafft. 8^{45} Uhr abends war die Position des Bootes festgestellt, jedoch war das Arbeiten der Taucher durch den starken Strom und die herrschende Dünung außerordentlich erschwert. Die Hebung wurde in der Weise geplant, daß man 8 Ketten an den 8 Hebeschäkeln der

Digitized by Google

„Pluviôse" einerseits und zu je 4 an den beiden Hebeprähmen anderseits befestigte, die Ketten bei Niedrigwasser steifsetzte und bei Hochwasser das um die Fluthöhe gehobene Boot auf seichteres Wasser schleppte. — Vom 29. bis 31. Mai konnte wegen schlechten Wetters nicht gearbeitet werden; am 1. Juni wurden 5 Ketten, am 2. waren alle 8 Ketten angebracht. Die ersten 3 Etappen der Verschleppung wurden ohne Störung erreicht; am 3. wurde das Boot von 17 m auf 12 m bei Niedrigwasser gebracht; am 4. früh wurden weitere 3 m gewonnen, und abends lag das Boot auf 5,5 m Tiefe. Am 5. Juni stieß jedoch der achtere Hebeprahm bei starker Dünung gegen den Schiffskörper der „Pluviôse" und sank. Wegen des schlechten Wetters mußte man auch den zweiten Prahm in den Hafen bringen; 7 Ketten wurden aufgebojt, eine war gebrochen. Erst am 8. waren wieder alle Ketten befestigt, am 9. und 10. traten wiederum Störungen ein infolge Unklarkommens von 2 Ketten und Bruchs einer Kette. In der Nacht vom 10./11. endlich wurde das Boot in den Hafen eingeschleppt und auf 3,4 m (bei Niedrigwasser) auf den Strand gesetzt. Am 11. früh erfolgte die Öffnung und es wurde mit der Bergung der Leichen begonnen. Da jedoch bei Flut der Bootskörper zu frühzeitig wieder unter Wasser kam, mußte er am 18. noch weiter aufgeschleppt werden, wobei wiederum 2 Ketten brachen; die Bergung der Leichen war erst am 21. Juni beendet.

Der Umstand, daß die Telephonboje nicht ausgelöst war, läßt die Vermutung zu, daß die Besatzung sofort nach dem Zusammenstoß vom Tode ereilt wurde; dafür spricht auch das Stehenbleiben der aufgefundenen Uhren gleich nach 2 Uhr — dem Moment der Katastrophe. Alle Luken waren geschlossen. Der Kommandant wurde die Hände am Periskop haltend aufgefunden, so daß die anfängliche Annahme, er habe vielleicht den Turm verlassen, um dem an Bord mitfahrenden Abteilungschef Erklärungen zu geben, nicht zutrifft.

An Vorschlägen zur Verbesserung der Unterseebootseinrichtungen wurden bisher geäußert: Vermehrung der Telephonbojen, Anbringung in der Weise, daß sie bei Neigungen des Bootes bis zu 45° sich leicht auslösen lassen; Einbau von Mikrophonen zum Erkennen des Schraubengeräusches (zur Zeit wird hin und wieder der Motor gestoppt und das Ohr an die Bordwand gelegt); Verlängerung der Periskope (bisher 3,4 m über den Bootskörper ragend) soweit, daß Torpedojäger (3,2 m bis 4 m tiefgehend) auf alle Fälle frei über den Unterseebooten passieren können; Verbesserung der Manometer.

Der Minister hat die Besatzung nachträglich zum nächsthöheren Dienstgrade befördert; den Hinterbliebenen wird auch sonst weitgehende Unterstützung zuteil. Zur Beisetzung der Besatzung wurden von Senat und Deputiertenkammer Abordnungen von je 12 Mitgliedern entsandt.

— Indiensthaltungsplan 1911. Den im Juniheft (S. 781) gegebenen Nachrichten seien folgende Angaben ergänzend hinzugefügt: Wenn irgend möglich, sollen auch die Ersatzschiffe 1911 volle Besatzung erhalten. Die 4 am 1. Oktober aus dem II. Geschwader ausscheidenden Linienschiffe werden mit verminderter Besatzung in Toulon der Vorbildung des für die Schuldivisionen bestimmten Rekrutenpersonals dienen. Es werden somit in den heimischen Gewässern 18 Linienschiffe (12+2+4), 10 Panzerkreuzer und 28 Torpedojäger bereit sein, in kürzester Zeit in See zu gehen. Dazu kommen noch die Linienschiffe „Masséna" und „Brennus" der Artillerie- und Torpedoschulschiff-Division, insgesamt also 20 in Dienst befindliche Linienschiffe, allerdings fast ohne Materialreserve.

— Organisation. Der neue „Dienst an Bord" ist mit dem 15. Mai 1910 in Kraft getreten. Er umfaßt 4 Teile mit 502 Artikeln. Teil I behandelt neben allgemeinen Bestimmungen die Organisation der Seestreitkräfte; Teil II enthält die Bestimmungen über die innere Organisation des Schiffsbetriebes; Teil III

Digitized by Google

ersetzt eine Reihe älterer Verfügungen über den Dienst in Kriegszeiten und den Gefechtsdienst; Teil IV entspricht dem Dekret vom 27. Juni 1909 über Unterscheidungszeichen, Ehrenbezeugungen, Salute usw. Im Folgenden einige Änderungen gegenüber den bisherigen Bestimmungen, die von Interesse sind: die Stäbe selbstständiger Geschwader erhalten in Zukunft 4 Adjutanten (1 Fregattenkapitän und 3 Oberleutnants) an Stelle von 3, sowie 2 Leutnants als Ordonnanzoffiziere; die Stäbe der Divisionen 2 Adjutanten (1 Oberleutnant, 1 Leutnant) an Stelle von nur 1 Oberleutnant, sowie 1 bis 2 aspirants als Ordonnanzoffiziere. — Jeder ältere Offizier, vom Oberleutnant ab, hat in Zukunft ein schriftliches Urteil über die ihm im Dienst unterstellten Offiziere abzugeben; zu diesem Urteil nimmt der I. Offizier Stellung und reicht es dann dem Kommandanten ein. Die Qualifikationsberichte schreibt wie bisher der Kommandant. Die übrigen Urteile (feuilles d'appréciation) werden bei Abkommandierung der betreffenden Offiziere vernichtet. — Die Aspirantenmesse wird aufgelöst; die aspirants werden Mitglieder der Offiziermesse. Der I. Offizier ist nur als Stabsoffizier Mitglied der Kommandantenmesse. Den Vorsitz in der Offiziersmesse führt derjenige Offizier, der den höchsten Rang in der Messe hat; bei gleichem Rang der älteste Seeoffizier. Ist der I. Offizier Mitglied der Offiziersmesse, so präsidiert er stets. — Die Details waren bisher hauptsächlich im Hinblick auf die Verwaltung und Instandhaltung des Materials organisiert; in Zukunft tritt die Verwendung (utilisation) des Materials für das Gefecht in den Vordergrund. Die services de combat sind: a) Schiffsführung, b) Hauptartillerie, c) Nebenartillerie, d) Torpedos und Elektrizität, e) Maschinen, f) Leckſicherungsdienst, g) Verwundetendienst.

Da die Heeresverwaltung die Bezeichnung aspirant für die Offiziersaspiranten der Unteroffizierschulen und der großen Militärschulen eingeführt hat, hat die Marineverwaltung anstatt des Titels „aspirant de 1re classe", die dem Unterleutnant des Heeres entspricht, den eines enseigne de vaisseau de 2e classe gewählt, während die bisherigen enseignes de vaisseau die Bezeichnung „enseigne de vaisseau de 1re classe" erhalten werden. Der bisherige aspirant de 2e classe, im Fähnrichsdienstgrad, wird durch „aspirant" ersetzt.

— Personal. Die Reserveoffiziere, die den aktiven Dienst vor dem 1. Juli 1906 verlassen haben, werden, soweit sie nicht seit 1906 bereits eine Übung erledigten, zu einer 10 bis 16tägigen Übung zwischen dem 1. Juli und 1. Oktober einberufen. Oberleutnants und Leutnants von mehr als 55 Jahren sind ausgenommen.

Fregattenkapitän de Faramond de Lafajole ist zum Marineattaché bei der französischen Botschaft in Berlin ernannt.

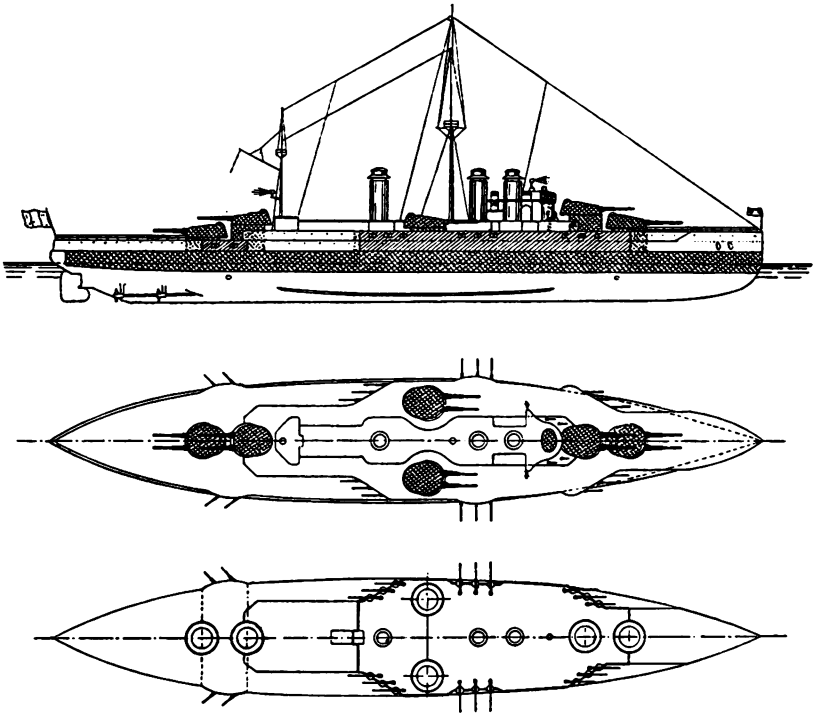
— Probefahrten. Der Panzerkreuzer „Edgar Quinet" hat bei den Vorproben 21 kn bei 120 Umdrehungen erreicht; Linienschiff „Voltaire" begann mit Maschinenproben.

— Schiffbau. Von den 1910-Linienschiffen wird „Jean Bart" auf der Staatswerft zu Brest, „Courbet" auf derjenigen zu Lorient gebaut; der Bauauftrag wird nicht vor dem 1. August erteilt werden, da bis dahin die Arbeitskräfte der Werften durch die Fertigstellung der übrigen Neubauten völlig in Anspruch genommen sind. Die Werften haben aber schon die Pläne sowie den Befehl erhalten, alle Vorbereitungen unverzüglich zu treffen. Bauzeit 3 Jahre, gerechnet vom Datum des Bauauftrages bis zum Beginn der Probefahrten (1. 8. 1913).

Die umstehende Skizze zeigt eine etwas andere Anordnung des Zitadellpanzers als bisher angenommen wurde. Der Gürtelpanzer soll nicht 2,5 m, sondern nur 1,7 m unter die Wasserlinie reichen. Die Schiffe erhalten nicht zwei, sondern drei Panzerdecks von 70, 48 und 30 mm Stärke. (Vgl. im übrigen Februarheft S. 257/58, Märzheft S. 377, Aprilheft S. 517 und Maiheft S. 648.)

Digitized by Google

Die Pläne sind am 16. April 1910 genehmigt und am 7. Mai den Werften zugestellt. Die technischen Grundlagen für die Ausschreibung waren festgelegt: für die Panzerung am 19. März, für Maschinen und Kessel am 14. April, für die Türme am 27. April, für die Torpedorohre am 1. Juni. Die Staatsfabrik zu Guérigny fertigt den Deckspanzer für „Courbet". Da die Staatsfabrik von Ruelle nicht annähernd imstande ist, die Geschütze zu liefern, wird der größte Teil zur Lieferung ausgeschrieben.



„Jean Bart".

— Torpedofahrzeuge. Torpedojäger „Fantassin" erreichte bei der sechsstündigen Volldampffahrt im Mittel 29 kn (Parsons-Turbinen, Petrolheizung) — vgl. Juniheft, S. 784 —.

Torpedojäger „Cavalier" hat mit Parsons-Turbinen an der Meile von la Hève 30 kn erzielt.

— Unterseeboote. Um die Bugrohre der Unterseeboote bei Kollisionen weniger zu gefährden, versucht man sie so einzubauen, daß sie um 1,25 m zurückgezogen werden können (vgl. Februarheft, S. 259).

Gegenwärtig wird die Frage geprüft, ob es vorteilhaft ist, den oberen Verschluß des Kommandoturms so einzurichten, daß er sich nach Belieben von außen und von innen öffnen läßt. Dazu müßte an die Stelle des bisherigen einfachen inneren Verschlusses durch Schrauben und Überfälle ein komplizierterer treten, dessen Zweckmäßigkeit zunächst festzustellen wäre.

Der Marineminister hat das Ankern der Unterseeboote im untergetauchten Zustande verboten. Die Ankereinrichtung ist wasserdicht so eingebaut, daß ihre Bedienung ganz von dem Bootsinnern aus erfolgen kann. Jedoch hat sich

Digitized by Google

auf „Fructidor" gezeigt, daß infolge von Törns in der Kette der Fall eintreten kann, daß sich diese weder einhieven noch fieren läßt, so daß das Boot den Ankerplatz nicht verlassen kann.

Vom Stapel lief am 16. Juni in Châlons-sur-Saône auf der Werft von Petit-Creusot das erste auf einer Privatwerft gebaute französische Unterseeboot, S.-C.-1, nach Plänen von Laubeuf konstruiert. Kein Turm, 2 kurze Schornsteine; 300 Tonnen über Wasser, 440 Tonnen untergetaucht; 46,25 m lang, 4,5 m breit; 14 kn über und 9 kn unter Wasser; Aktionsradius 2000 sm über, 80 sm unter Wasser bei ökonomischer Fahrt. Dauer des Tauchmanövers 5 Minuten. 2 Petrolmotoren zu 800 PS für Überwasser-, 2 elektrische Motoren zu 200 PS für Unterwasserfahrt. 3 Paar horizontale Tauchruder, 4 Torpedorohre neuen Systems. Hebestroppen, Sicherheits-Bleikiele, Telephonboje.

— Fachliteratur. In »Le Yacht« (14. Mai) stellt Henri Bernay die Fortschritte der seit 1909 eingeführten Ausbildung der Artillerieoffiziere gegenüber dem früheren Verfahren fest. Bis 1907: 4 Monate theoretische und praktische Kurse auf der veralteten „Couronne", dann einige wenige Schießübungen; darauf Kommandierung als Lehrer für Geschützführer usw. auf der „Couronne"; heute: 6 monatiger Kursus in der Artillerieschule an Land, 3 Monate auf „Tourville" nebst Tendern, 3 Monate auf „Pothuau" und 1 Monat zu Informationsreisen. H. B. hält die Zahl der abzulegenden Prüfungen für zu groß; der beste Prüfstein seien die Schießübungen auf „Pothuau", für die er eine längere Zeit angesetzt wissen möchte, wogegen der Kursus auf „Tourville" um einen Monat gekürzt werden könne. Schließlich befürwortet er, daß nach erfolgter Ausbildung die Offiziere zunächst als zweite Artillerieoffiziere an Bord kommen, nicht sofort in die leitende Stellung.

Italien. Marinebudget in der Kammer. Die Deputiertenkammer hat am 16. Juni das Marinebudget für 1910/11 genehmigt. Es ist infolge der im Januar erfolgten Vereinigung aller Ressorts der Handelsmarine unter das Marineministerium auf 186,4 Mill. Lire (wovon indessen nur 183,7 Mill. Lire tatsächliche Ausgaben sind) angewachsen. Seine Hauptpositionen sind: Allgemeine Ausgaben 3,1 Mill., Pensionen 8,1 Mill., Handelsmarine 22,8 Mill., Kapitalsbewegung 2,7 Mill. und Kriegsmarine 149,8 Mill. Lire. An der im ganzen 16,8 (tatsächlich 20,3) Mill. Lire betragenden Etatsvermehrung gegen 1909/10 nimmt die Handelsmarine mit 12,6 Mill., die Kriegsmarine mit 4,1 (tatsächlich 7,6) Mill. Lire teil.

Aus dem Ende Mai der Kammer vorgelegten Marinebudgetbericht des Abgeordneten del Balzo, der unter anderem die Antworten des Marineministeriums auf fünfzig Fragen der Kammerkommission enthält, und den mündlichen Verhandlungen in der Kammer, an denen der Chef des Admiralstabes, Vizeadmiral Bettolo, als Deputierter teilnahm, ist Folgendes bemerkenswert:

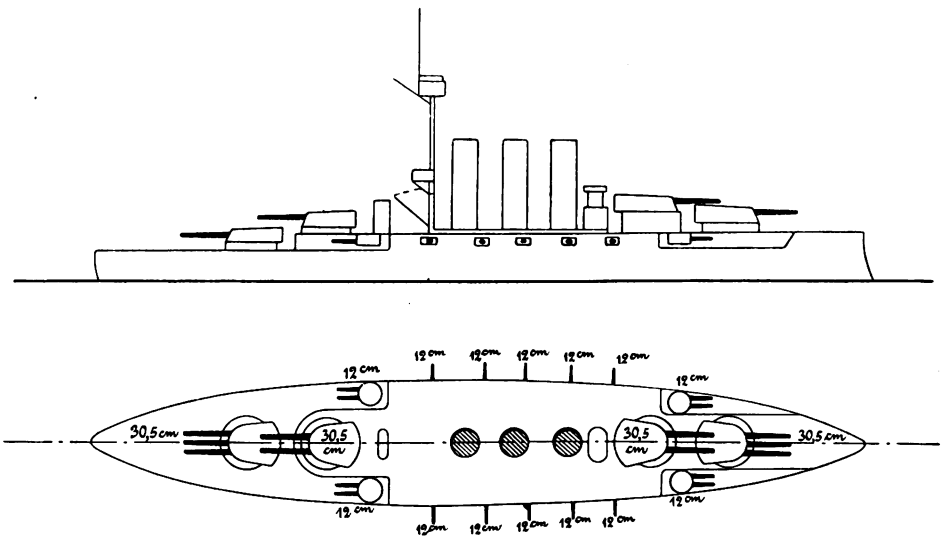
Neubauten. Der Stapellauf des Linienschiffs „Dante Alighieri" wird im August 1910 stattfinden. Seit Juni vorigen Jahres sind monatlich durchschnittlich 500 Tonnen Material in den Schiffskörper eingebaut worden. Der Panzer und die Maschine sind nahezu vollständig fertiggestellt. Das Schiff wird Mitte (nach anderer Angabe Ende) 1912 fertig sein.

Die Kiellegung der drei Schiffe der „Conte di Cavour"-Klasse soll im Laufe dieses Sommers stattfinden, und zwar diejenige von „Conte di Cavour" im Arsenal zu Spezia, die von „Giulio Cesare" bei Ansaldo in Genua, die von „Leonardo da Vinci" bei Odero in Genua.

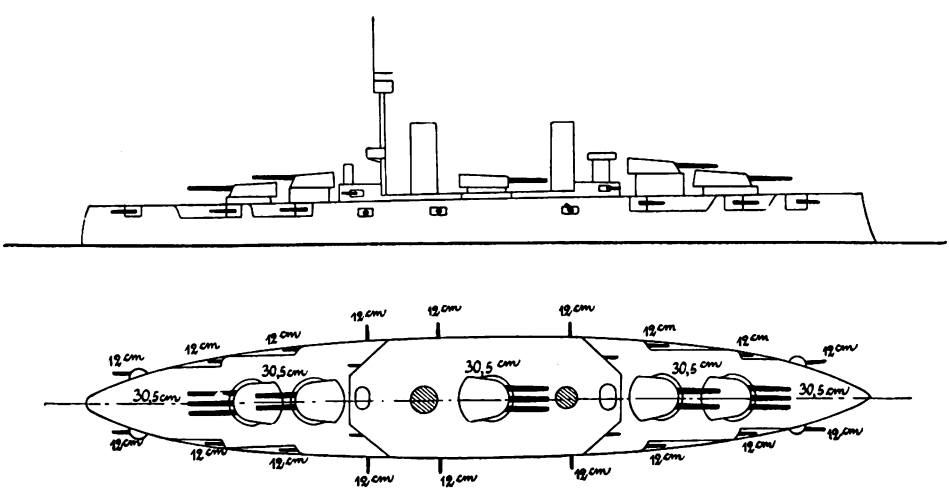
Digitized by Google

Die Pläne aller durch Gesetz von 1909 genehmigten Neubauten sind fertiggestellt. (Die definitiven Kontrakte mit Ansaldo und Odero wurden aber erst Mitte Juni 1910 abgeschlossen.)

Nachstehende Skizzen von „Dante Alighieri" und der „Conte di Cavour"-Klasse sind einer italienischen Zeitschrift entnommen.



„Dante Alighieri".



„Conte di Cavour".

„Giulio Cesare" und „Leonardo da Vinci" sollen kontraktmäßig am 31. Dezember 1912 zu Probefahrten klar sein. Es ist aber — nach Aussage des Marineministers — damit zu rechnen, daß sich die Fertigstellung infolge verzögerter Lieferung des von den Terni-Werken bis Juni 1912 herzustellenden Panzers, dessen Kosten 2400 Lire pro Tonne betragen sollen, um einige Monate verschiebt.

Digitized by Google

„Conte di Cavour" erhält Artillerie und Panzer von der Privatindustrie ein Jahr später als seine Schwesterschiffe. Er wird aber — laut Erklärung des Marineministers — in den ersten Monaten des Jahres 1914 fertig sein, vorausgesetzt, daß keine Verzögerungen in der Panzerplattenlieferung eintreten.

Die Kammerkommission gab der Erwartung Ausdruck, daß das Marineministerium sich vor Vergebung der Aufträge für die großen Schiffe die Gewißheit verschafft habe, daß die Fabriken und Werften imstande seien, die kontraktlichen Lieferungstermine innezuhalten. Der Marineminister versicherte darauf, daß er streng auf Innehaltung der Kontraktbedingungen halten werde.

Der Bau aller durch Gesetz von 1909 genehmigten kleineren Schiffe, bis auf eine Gruppe Zerstörer, über die mit Orlando verhandelt wurde, ist in Auftrag gegeben.

Von den drei kleinen Kreuzern ist „Quarto" seit Herbst 1909 in Venedig in Arbeit. Die Kiellegung scheint aber noch nicht stattgefunden zu haben. Die Arbeiten für „Marsala" und „Nino Bixio" sollen demnächst auf der Königlichen Werft in Castellamare begonnen werden. Als Jahr der Fertigstellung wird für alle drei Schiffe das Jahr 1912 angegeben.

Das Flußkanonenboot für den La Plata-Dienst werden die Cantieri riuniti — wahrscheinlich in Palermo — bauen.

Armierung. Auf die mehrfach gestellte Frage, warum für die vier neuen Linienschiffe 30,5 cm-Kanonen von nur 46 Kaliber statt 50 Kaliber Länge vorgesehen seien, entgegnete Vizeadmiral Bettolo, daß das 50 Kaliber lange Geschütz, das zur Zeit im Versuchsstadium sei, verschiedene Nachteile habe. Die größere Anfangsgeschwindigkeit vermehre die Möglichkeit von Rohrkrepierern und bei der größeren Länge des Geschützes leide die Treffsicherheit unter den vermehrten Vibrationen des Rohres. Man hat also wohl hier ähnliche Schwierigkeiten, wie in England bei Einführung längerer Rohre.

Über Geschützkonstruktionen hat das Marineministerium auf Anfrage der Budgetkommission folgende Auskunft erteilt:

> „Die italienische Marine hat seit 1882, mit der Kanone 254 B beginnend, die Drahtrohrkonstruktion angenommen, die mit Ausnahme der 343 mm-Kanone alle unsere später konstruierten schweren Geschütze aufweisen. Diese Konstruktion ist ebenfalls für die Artillerie unserer neuen Schiffe angewendet worden und ist seit langem in Gebrauch bei allen Marinen der Welt, ausgenommen Deutschland, das fortfährt, das Kruppsche System der Mantelringrohre (sistema Krupp ad elementi) zu benutzen. Es verlautet jedoch, daß auch bei Krupp Versuche mit Drahtrohren im Gange sind."

Diese Darstellung kann kaum als zutreffend angesehen werden. Die deutsche Marineartillerie steht mit ihren Mantelringkanonen nicht vereinzelt da, sondern umgekehrt, die von den englischen Kanonenfabriken und ihren italienischen Filialen bevorzugten Drahtrohrkonstruktionen haben sonst so gut wie keine Nachahmung gefunden. Außer der deutschen führt auch die holländische Marine Kruppsche Rohre; alles früher von Krupp und jetzt von Skoda gelieferte Material der österreichischen Marine weist die Mantelringkonstruktion auf; die russische Marine verwendet nur Mantelringrohre und sogar die Firma Vickers, die ihr den Panzerkreuzer „Rurik" mit Armierung lieferte, war gezwungen, Mantelringrohre zu fabrizieren, für die freilich russische Zeichnungen hergegeben werden mußten; die ganze französische Marine, obgleich die Drahtrohre eine französische Erfindung sind, besitzt nur Mantelringrohre, die auch von den großen französischen Firmen in Le Creusot und St. Chamond ausschließlich fabriziert werden; die amerikanische Marine hat sich stets gegen die Drahtrohre ablehnend verhalten und führt ebenfalls nur Mantelringrohre, obwohl die Landartillerie seit vielen Jahren und neuerdings sogar auf breiterer Grundlage Versuche mit Drahtrohren ver-

Digitized by Google

schiedener Konstruktion macht; Bofors, wenn er auch die Elemente in anderer Weise herstellt und behandelt, versorgt die schwedische und die dänische Marine ausschließlich mit Mantelringrohren.

Neuerdings verlautet ferner, daß die japanische Marine eigene Rohrkonstruktionen zu entwickeln im Begriff ist, bei denen die Verwendung des Drahtes gegenüber den englischen Vorbildern mehr und mehr zurücktritt, daß die mit Armstrong und Vickers in Wettbewerb getretene neue große englische Kanonenfabrik Coventry diesen Wettbewerb von vornherein mit Rohren aufgenommen hat, die nicht der Drahtrohrkonstruktion angehören, — daß endlich sogar die spanische Marine dem englischen Konsortium, das ihr im Lande drei Schlachtschiffe bauen soll, für die Lieferung von englischen Geschützen die Mantelringkonstruktion (el sunchaje ordinario) genau wie Rußland vorgeschrieben hat.

Außerdem scheint auch die Behauptung zweifelhaft, daß Krupp jetzt die Drahtrohrkonstruktion aufnehmen wolle. Aber selbst wenn Krupp Versuche mit dieser Konstruktion machen sollte, so kann von ihrer Annahme noch nicht die Rede sein.

Langsamkeit des Schiffsbaus. Der Kammerbericht bemängelt die Langsamkeit und Kostspieligkeit der Arbeiten auf den Regierungsarsenalen im Vergleich mit der Privatindustrie. Der Marineminister bestreitet, daß diese Beschuldigungen jetzt, nach erheblicher Änderung der Werftorganisation und Einführung neuer Arbeitsmittel auf den Arsenalen noch zutreffen. Bezüglich der Kosten sei bei Aufstellung der Kontrakte für die neuesten Schiffsbauten festgestellt, daß die schiffsbaulichen Arbeiten der zwei Linienschiffe auf Privatwerften mehr Kosten verursachen als die des auf dem Arsenal zu Spezia zu erbauenden Schwesterschiffes. („Giulio Cesare" und „Leonardo da Vinci" kosten ohne Panzer und Armierung einschließlich Versicherung 31 820 000 Lire. Ihr Gesamtpreis ist je 61 900 000 Lire.) Die Kammerkommission hält diese Antwort des Ministers für sehr optimistisch.

Bauprogramm. Der Forderung mehrerer Abgeordneter auf Aufstellung eines langfristigen Flottenbauprogramms erklärten sich der Marineminister und der Admiralstabschef gleichermaßen abgeneigt. Letzterer begründete seine Stellungnahme im wesentlichen mit der schnellen Änderung der Schiffsbautechnik und dem ständigen Wachsen der Baukosten.

Geschwader. Vom 1. August ab wird das Geschwader aus vier Divisionen bestehen und folgendermaßen zusammengesetzt sein:

I. Division. (Vizeadmiral de Orestis.)	II. Division. (Kontreadmiral Amero d'Aste.)
„Regina Margherita", P	„Regina Elena", P
„Benedetto Brin",	„Vittorio Emanuele",
„Ammiraglio di St. Bon",	„Napoli",
„Partenope".	„Coatit".

III. Division. (Kontreadmiral ?.)	IV. Division. (Kontreadmiral Nicastro.)
„Pisa", P	„Garibaldi" P
„Amalfi",	„Varese",
„Roma",	„Ferruccio",
„Agordat".	„Tripoli".

8 Zerstörer (4 „Lampo"-, 2 „Nembo"-, 2 „Versagliere"-Klasse).

Verminderung der Arsenale. Mit der seit langen Jahren von vielen Seiten erhobenen Forderung, die Zahl der Arsenale aus Ersparnisrücksichten zu vermindern, erklärten sich Bettolo und Leonardi Cattolica im Prinzip einverstanden. Letzterer ließ jedoch durchblicken, daß die Regierung nicht die Macht habe, gegen

Digitized by Google

gewisse Einflüsse die Verminderung der Arsenale durchzusetzen. (Es handelt sich in erster Linie um die wiederholt als überflüssig bezeichneten Arsenale von Neapel und Castellamare, gegen deren Aufhebung sich aber die dortige Bevölkerung mit aller Macht sträubt.)

Offizierkorps. Der Marineminister und der Admiralstabschef sprachen sich im Parlament dahin aus, daß es zur Bildung eines Einheitsoffizierkorps, so wie es die Amerikaner und Engländer zur Zeit in Versuch haben, in der italienischen Marine voraussichtlich nicht kommen würde. Jedenfalls sollen erst einmal die Ergebnisse in jenen Marinen abgewartet werden. Man will zunächst nur eine einheitliche Rekrutierung und — soweit möglich — eine gemeinsame erste Ausbildung für die Seeoffizier- und die Marineingenieur-Anwärter stattfinden lassen.

Das Marineingenieurkorps soll auch im übrigen gehoben werden. Der Marineminister will zu diesem Zweck im November dieses Jahres einen Gesetzentwurf vorlegen, der Folgendes vorsieht:

1. Selbständigkeit des Marineingenieurkorps unter Leitung von Offizieren des eigenen Korps; Wegfall der Unteroffizierdienstzeit; soweit wie möglich gemeinsame Erziehung mit den Seeoffizieren.
2. Einteilung des Maschinen-Unterpersonals in drei Kategorien: Maschinisten, Heizer, Handwerker.
3. Kürzere Übergangsperiode, während derer die sich herausstellenden Mängel zu beseitigen sind. —

Auch die Vorschriften der Unterrichtsanstalten sollen geändert werden. —

Um mindertaugliche Seeoffiziere entlassen zu können und bessere Beförderungsverhältnisse zu schaffen, ist beabsichtigt, in Zukunft die Beförderung zum Korvettenkapitän und zum Kapitän zur See von dem Bestehen eines praktischen Examens abhängig zu machen.

Unterpersonal. Die Stärke des Unterpersonals, etatmäßig 28 500 Köpfe, hat im Laufe des verflossenen Etatsjahres 1909/10 infolge vermehrter Rekruteneinstellung auf Grund des neuen Aushebungsgesetzes von 1908 den Etat erheblich überschritten, weswegen eine Nachtragsforderung von 600 000 Lire nötig wurde. Die Stärke betrug am 1. Februar 1910: 31 150 Mann, nämlich 21 589 Mann Ersatz, 2892 Freiwillige, 1858 Kapitulanten im Matrosen- und Obermatrosendienstgrad und 4811 Decksoffiziere und Unteroffiziere.

Nach wie vor fehlt es an Spezialisten, besonders in der Geschützführer- und oberen Feuermeisterlaufbahn. Der Grund dafür ist darin zu finden, daß die Leute schwer zum Kapitulieren zu bewegen sind (die Marine verliert alljährlich durchschnittlich 898 Leute der Geschützführerlaufbahn), zumal da ihnen in der Privatindustrie besserer Lohn winkt. Die Ausbildung eines Rekruten zum Geschützführer am 15,2 cm-Geschütz kostet 2575 Lire, am 30,5 cm-Geschütz 3549 Lire.

Die Dauer der alljährlich wiederkehrenden Periode verringerter Schlagfertigkeit der Flotte infolge Mannschaftswechsels zur Zeit der Reservistenentlassung gab der Marineminister auf 2 Monate an, von denen je 30 Tage auf den Zeitraum zwischen Reservistenentlassung und Rekruteneinstellung sowie erste Ausbildung der Rekruten entfallen. — Es wurde mehrfach, auch vom Marineminister, angedeutet, daß die zur Zeit 4 Jahre währende Dienstzeit des Ersatzes herabgesetzt werden wird, nachdem jetzt beim Heere die 2jährige Dienstzeit eingeführt ist.

Ausbildung. Der Marineminister hat auf Wunsch der Budgetkommission eine Tabelle zusammenstellen lassen, aus der die Gesamtzeit zu ersehen ist, die die

Digitized by Google

Schiffe des Geschwaders vom April 1909 bis April 1910 in See zugebracht haben. Die Höchstzahl erreichte „Regina Margherita" ⚓ mit 1859 Stunden und 32 Minuten oder rund $77^1/_2$ Tagen. „Benedetto Brin" folgt mit ungefähr demselben Betrage. Für die übrigen größeren Schiffe bewegen sich die Angaben zwischen 64 („Varese") und 22 („Napoli") Tagen.

Schießergebnisse. Die Schießergebnisse des Geschwaders waren 1908 und 1909 folgende:

	Geschützführerschießen						Geleitetes Feuer*)			
	Schiffe Schwere und mittl. Kaliber		Schiffe Leichte Kaliber		Zerstörer		Schiffe einzeln		Divisionen einzeln	
	1909	1908	1909	1908	1909	1908	(1) 1909	(2) 1908	(3) 1909	(4) 1908
Kriegsmäßige Treffer %										
im Mittel . . .	72,5	57,8	48,8	32,2	30,2	9,3	11,1	12,0	11,6	12,1
Höchstzahl . . .	91,0	73,6	83,0	49,0	46,0	31,0	31,0	41,0	17,3	17,5
Punti di merito **)									***)	
im Mittel . . .	68,6	51,2	49,5	30,8	38,8	8,9	20,0	23,4	25,3	13,7
Höchstzahl . . .	91,0	65,0	89,0	44,0	55,0	28,0	53,0	68,0	33,0	20,0

Kohlenvorräte. Der für Italien besonders wichtigen Frage der Kohlenversorgung im Kriegsfalle wurde von mehreren Abgeordneten sowie auch vom Marineminister und vom Admiralstabschef längere Besprechung gewidmet. Da Kohle Kriegskonterbande ist und fast die gesamte Kohleneinfuhr Italiens, jährlich über 6 000 000 Tonnen, durch die Straße von Gibraltar kommt, so kann im Kriegsfalle in Italien leicht ein Kohlenmangel eintreten, der unübersehbare Folgen mit sich bringt. Vizeadmiral Bettolo empfahl die Einführung eines staatlichen Kohlenmonopols. Der Marineminister bezeichnete die zur Zeit vorhandenen Marine-Kohlenvorräte als außergewöhnlicher Beanspruchung, wie sie z. B. im Kriegsfalle zu erwarten sei, nicht gewachsen. Auch die Bekohlungseinrichtungen der Marine sind nach Angabe des Budget-Berichterstatters sehr verbesserungsbedürftig.

Die Petroleum- und Naftetine-Lager der Marine werden zur Zeit vergrößert, so daß die erweiterten Lager bei Fertigstellung der jetzt im Bau befindlichen Schiffe und Fahrzeuge in Gebrauch genommen werden können.

Man hofft, daß im Kriegsfalle die italienischen Petroleumquellen der Marine eine erhebliche Quantität Heizöl liefern können.

Streichungen. Im laufenden Etatsjahre (1. Juli 1910 bis 30. Juni 1911) werden von der Schiffsliste gestrichen: „Castelfidardo", „Vesuvio", „Caprera", „Urania", „Colonna", „Murano", „Mestre", acht Torpedoboote 2. Klasse und zwei Torpedoboote 3. Klasse.

Einige Abgeordnete forderten, daß erheblich mehr von den älteren Schiffen ausrangiert würden. —

*) Beim geleiteten Feuer: treibende Scheibe auf (1) 7000, (2) 6000, (3) 6500 und (4) 5000 m Entfernung.

**) Diese „Verdienstpunkte" werden aus der Anzahl der gefeuerten Schüsse sowie der Treffer und aus der gebrauchten Zeit für jeden Geschützführer errechnet.

***) I. Division: 33, II. Division: 24, III. Division: 19.

Digitized by Google

— Probefahrtsergebnisse. Über die Probefahrtsergebnisse der 3 neuesten im Dienst befindlichen Schiffe bringt die »Rivista marittima« folgende Angaben:

	10stündige Fahrt bei natürl. Zuge mit 1/10*) der Maschinenkraft				1½**) stündige forcierte Fahrt				18stündige Dauerfahrt bei natürlichem Zuge			
	iPS		Kohlen pr. Std. u. PS in gr.		iPS		Kohlen pr. Std. u. PS in gr.		iPS		Kohlen pr. Std. u. PS in gr.	
	Kontrakt	Erreicht	Kontrakt	Erreicht	Kontrakt	Erreicht	Kontrakt	Erreicht	Kontrakt	Erreicht	Kontrakt	Erreicht
„Napoli"	1900	1956	1000	974	19 000	19 705	900	645	15 200	15 705	825	804
„Roma"	2000	2069	1050	998	20 000	21 968	900	714	16 000	16 067	856	847
„San Giorgio"	2000	2022	—	940	18 000	19 595	—	879	13 000	14 098	—	813

⚜

Rußland. Parlamentarisches. Das Marineministerium brachte im Ministerrat ein Projekt zur Begleichung der Schulden der Staatswerften und der Obuchow-Geschützfabrik ein. Es benötigt für diesen Zweck eine Summe von 27 Mill. Rubel (58,32 Mill. ℳ), die außerhalb des Etats gefordert wird. 13 Mill. Rubel sind von der Budgetkommission der Duma bewilligt, jedoch nur unter der Bedingung, daß ein Teil der Summe nicht dem Marineministerium, sondern direkt dem Finanzministerium zur Begleichung der Schulden übergeben werde. — Von der Duma wurde eine Summe von 8,9 Mill. Rubel für die Neuausrüstung der Obuchow-, Ijora- und Admiralitätswerke, eine weitere von 4 Mill. Rubel zur Bezahlung von Schulden der Obuchow-Werke angewiesen.

— Schiffsbau. »Engineering« (20. Mai) gibt die Konstruktionsdaten der 1909 auf Stapel gelegten russischen 23 000 Tonnen-Linienschiffe bekannt und kritisiert die Baupläne in außerordentlich scharfer Weise. Die Hauptdaten sind folgende: Länge 179,8 m, Breite 27,1 m, Tiefgang 8,3 m, WPS 42 000, Geschwindigkeit 23 kn. Armierung: zwölf 30,5 cm-K in 4 Türmen in der Mittschiffslinie, sechzehn 12 cm-SK in Kasematten in 8 Gruppen zu je 2. Gürtelpanzer mittschiffs 225 mm, vorn und achtern 125 mm, nach oben auf 75 mm (vorn) und 100 mm (achtern) abnehmend. Kasematte 125 mm; Kommandotürme 254 mm, Panzerschacht 127 mm; 30,5 cm-Türme Stirnfläche 203 mm.

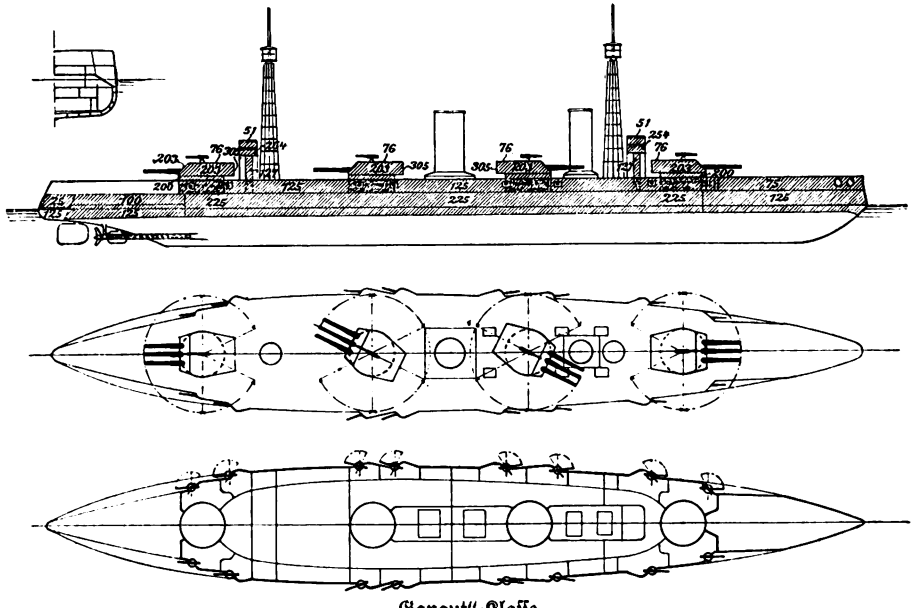
Das englische Fachblatt kritisiert die Baupläne wie folgt: Die Konzentration der Gefechtskraft in den Tripeltürmen ist riskant. Ein Schuß kann das Schiff des Bug- oder Heckfeuers berauben, da die beiden mittleren Türme nur 35° nach vorn, von der Mittschiffslinie gerechnet, feuern können. Die Aufstellung der 12 cm in Gruppen zu je 2 direkt unter den Barbetten ist unvorteilhaft; die 12 cm können nicht bedient werden, wenn die 30,5 cm feuern. Die Kasemattpforten unterhalb der Barbetten sind gefährliche Sprengstückfänger. Die Panzerung der 12 cm-Kasematten beansprucht 700 Tonnen Gewicht, ohne daß sie — ebenso wie die der Schiffsenden — eine hinreichende Stärke besitzt. Auch die Stärke des Gürtelpanzers genügt modernen Anforderungen nicht. Die 8 getrennten Munitionsräume der 12 cm-SK liegen in nächster Nähe der Bordwand anstatt im Schiffsinneren. Die gepanzerten Unterwasserlängsschotten gegen Torpedotreffer, die bereits auf älteren russischen Schiffen eingeführt

*) Für „San Giorgio": 1/9.
**) Für „San Giorgio": 6 Stunden. Das Schiff machte dabei im Mittel 23,21 kn.

Digitized by Google

waren, sind in Fortfall gekommen. Es ist auf jeder Seite nur ein Längsschott von gewöhnlichem Stahl, und zwar in gefährlicher Nähe der Bordwand, vorhanden. Oberhalb des Panzerdecks sind dagegen 75 bis 100 mm starke Panzerschottwände im Abstand von 3,35 m von der Bordwand eingebaut, deren Gewicht besser für die Verstärkung des Gürtels verwandt worden wäre. Die Schiffe haben zwei Ruder, die unmittelbar vor einander liegen und daher durch eine Explosion zugleich zerstört werden können. Der Vorsteven hat die Form des Eisbrecherstevens, ohne jedoch für diesen Zweck verstärkt zu sein. Diese Form trägt lediglich zur Erhöhung des Wasserwiderstandes bei. Die Türme und Geschütze sind russischer Konstruktion; ihr Gewicht ist je 200 Tonnen größer als das der Geschützturme anderer Marinen. Das Gewicht des Schiffskörpers ist durch Verwendung von Spezialstahl in bedenklicher Weise herabgesetzt; die Festigkeitsberechnung ist nicht einwandfrei. Dazu kann die russische Industrie nicht genügend Spezialstahl liefern, so daß dadurch der Baufortschritt außerordentlich gehemmt wird.

Das Technische Komitee wünschte weitrohrige Wasserrohrkessel zu verwenden, die Rücksicht auf weitere Gewichtsersparnis führte jedoch zur Annahme eines engrohrigen Kesseltyps. Eine Zeitlang plante man auch die Verwendung von Diesel-Motoren für die Marschfahrt. Die Geschwindigkeit von 23 kn ist für ein Linienschiff zu hoch gegriffen. Eine Torpedoarmierung erhalten die Schiffe nicht. (Vgl. Juliheft 1909, S. 875.)



„Gangut"-Klasse.

Einer großen Anzahl von diesen Ausstellungen wird man beipflichten müssen, wenn auch der Schlußsatz des Artikels, in dem die Inbaugabe der Schiffe auf englischen Werften als zweckmäßiger hingestellt wird, für die Tendenz der Ausführungen bezeichnend ist. — In der russischen Presse hat die Veröffentlichung der bisher geheim gehaltenen Baudaten in einem fremden Blatt sowie die scharfe Kritik der Baupläne einen Sturm der Entrüstung gegen das Marineministerium entfesselt. In der „Nowoje Wremja" beginnt »Brutus« im Anschluß an diese Veröffentlichung wieder mit seinen Angriffen gegen die Marineverwaltung, die bisher unbeantwortet blieben.

Digitized by Google

— Probefahrten. Die auf den Staatswerften in Nikolajew und Sfewastopol erbauten Linienschiffe „Swjatoi Ewstafi" (Bauauftrag 14. 11. 03, auf Stapel 23. 11. 04) und „Joann Slatuft" (Bauauftrag 14. 11. 03) haben im Mai zu Probefahrten in Dienst gestellt.

Auch der auf der Galeereninsel-Werft in St. Petersburg am 15. 4. 04 auf Stapel gelegte „Imperator Pawel I" hat mit den Maschinenproben begonnen.

— Unterseeboot. Das Unterseeboot „Forel" (17 Tonnen) ist am 30. Mai in Wladiwostok gesunken, während es sich im Schlepp eines Schiffes befand. Es wurde in der folgenden Nacht gehoben, ohne daß der Verlust von Menschenleben zu beklagen war.

— Verschiedenes. Am 28. Mai, dem fünften Jahrestage der Schlacht bei Tsuschima, wurde in St. Petersburg der Grundstein zu einer zum Gedächtnis der im ostasiatischen Kriege gefallenen Seeleute zu errichtenden Kathedrale gelegt.

⚜

Österreich-Ungarn. Budget. Das Marinebudget für 1910 wird voraussichtlich zusammen mit demjenigen für 1911 den im Oktober zusammentretenden Delegationen vorgelegt werden.

— Geschwader. Die Sommereskadre, die am 15. Juni gebildet wurde, ist folgendermaßen zusammengesetzt:

Eskadrekommandant: Kontreadmiral Haus.

I. Division: (Kontreadmiral Haus.)	II. Division: (Kontreadmiral Müller v. Elblein.)
„Erzherzog Franz Ferdinand" P,	„Habsburg" P,
„Erzherzog Friedrich",	„Arpad",
„Erzherzog Ferdinand Max".	„Babenberg".

III. Division (Kreuzerdivision):
(Kontreadmiral Ritter v. Kohen.)

„Maria Theresia" P,	„Komet",	„Czikos",
„Zenta",	„Velebit",	„Reka",
„Szigetvar".	„Dinara".	12 Torpedoboote.

6 Unterseeboote.

(Später treten noch „Kaiser Franz Josef I.", „Zara" und „Gaea" hinzu).

— Kohlen. „Erzherzog Friedrich" erhielt eine Belobigung vom Marinekommandanten für gute Leistung im Kohlennehmen (820 Tonnen in $1\,^3/_4$ Stunden, 255 Tonnen in der ersten halben Stunde).

— Neu- und Umbauten. Als voraussichtliche Bauzeiten für die beiden auf dem Stabilimento tecnico begonnenen 20 000 Tonnenschiffe gibt die „Zeit" an:

	Kiellegung	Stapellauf	Ablieferung
Linienschiff I	Juni 1910	August 1911	Oktober 1912
Linienschiff II	September 1910	Februar 1912	März 1913

Das letzte der auf der Danubius-Werft im Bau befindlichen sechs 110 Tonnen-Torpedoboote ist Ende Mai vom Stapel gelaufen.

Auf der Danubius-Werft ist ein Depot- und Bergungsschiff für Unterseeboote im Bau, das 950 Tonnen Deplacement, Verbrennungsmotoren für 15 kn Geschwindigkeit und als Armierung einige 7 cm-SK hat.

Digitized by Google

Das Torpedomutterschiff „Gaea" ist mit je vier 12 cm- und 7 cm-SK armiert worden.

Das Spezialschiff „Lussin" (1000 Tonnen Deplacement, 1883 erbaut) wird umgebaut werden und an Stelle seiner Dampfmaschine 2 Diesel-Motoren von 1600 PS für 14 kn Schiffsgeschwindigkeit erhalten. Das Schiff soll dann als Maschinenschulschiff dienen und gelegentlich zu Dienstreisen hoher Herrschaften und von Flaggoffizieren benutzt werden.

— F. T.-Wesen. Während der diesjährigen Levante-Reise stand das Geschwader in ununterbrochenem Funkspruchverkehr mit der Großstation in Pola (die Entfernung Pola—Smyrna beträgt 1300 km). Die Schiffsapparate von 200 Volt Primärenergie arbeiteten vorzüglich.

— Flottenverein. In der am 27. Mai 1910 in Wien stattgehabten VI. Generalversammlung des Flottenvereins wurde mitgeteilt, daß der Verein in den letzten Monaten auf 5000 Mitglieder angewachsen und daß seine Unabhängigkeit seit Jahresfrist sichergestellt ist. Auch alle anderen Verhältnisse haben sich günstig entwickelt. Von der überwiegenden Mehrheit der anwesenden Mitglieder wurde indessen der Mangel an aktivem Vorgehen bei der Vereinsleitung getadelt und beschlossen, eine kräftige, großzügige, populäre Werbetätigkeit zu beginnen.

Darauf legten alle Mitglieder des bisherigen Vorstandes ihr Amt nieder und lehnten auch ihre Wiederwahl ab. Der Führer der bisherigen Opposition, Vizeadmiral z. D. Chiari, wurde zum ersten Vizepräsidenten gewählt. Der Präsident wird den Statuten gemäß vom Erzherzog-Thronfolger, als dem Protektor des Vereins, aus den neu gewählten Vorstandsmitgliedern ernannt werden.

⚜

Brasilien. Probefahrten. Das bei Vickers gebaute Linienschiff „São Paulo" hat die am 21. Mai begonnene Erprobung zur Zufriedenheit erledigt. Die Maschinenleistungen (zwei vierzylindrige Dreifach-Expansionsmaschinen) sind (in metrisches Maß umgerechnet) folgende:

48 stündige Kohlenmeßfahrt (5 Kessel) mit 2416 iPS und 67,5 Umdrehungen 10,61 kn; Kohlenverbrauch pro iPS und Stunde 0,805 kg. Bei vollen Bunkern (2360 Tonnen) ergibt das einen Aktionsradius von 12 913 sm. Kontraktlich vorgeschrieben waren mindestens 10 000 sm.

30 stündige Fahrt mit $^3/_4$ Maschinenkraft und allen Kesseln (18 Babcock-Wilcox) 16 290 iPS bei 127 Umdrehungen. Während 6 Läufen an der Meile wurden mit 129,8 Umdrehungen 17 619 iPS und 19 853 kn erreicht.

8 stündige Volldampffahrt (Dampfdruck nicht über 17,6 Atmosphären, Luftüberdruck in den Heizräumen nicht über 12,7 mm) mit 138,7 Umdrehungen 21 783 iPS; Kohlenverbrauch 0,635 kg pro iPS und Stunde. Bei 6 Läufen an der Meile wurde mit 140,85 Umdrehungen und 22 666 iPS eine mittlere Geschwindigkeit von 20,99 kn erreicht. (Kontrakt 20 kn.) Bei zwei späteren Läufen an der Meile wurde als Höchstleistung bei 19,7 Atmosphären Dampfdruck mit 150,85 Umdrehungen und 29 043 iPS eine Geschwindigkeit von 21,623 kn erzielt, d. i. 0,191 kn mehr als von dem Schwesterschiff „Minas Geraes".

Beim Anschießen der Geschütze wurden zehn 30,5 cm- und elf 12 cm-Geschütze gleichzeitig abgefeuert, ohne Schaden für den Schiffskörper. Beim Schießen der überhöhten über die darunter stehenden Türme hinweg befanden sich in dem unteren Turm englische und brasilianische Seeoffiziere, die keine wesentlichen Belästigungen empfanden.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Nauticus 1910, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. *)

Das Erscheinen des neuesten Nauticus-Jahrbuchs ist schon seit Jahren ein wichtiges marineliterarisches Ereignis geworden, besonders für alle Kenner, die die großen Schwierigkeiten solcher emsigen Arbeit zu beurteilen wissen. Sachkundige schätzen das große Werk schon längst als eigenartiges und zuverlässiges, zugleich auch als unentbehrliches, reichhaltiges Handbuch für die politische, technische und wirtschaftliche Entwicklung des gesamten Seewesens. Die ganze deutsche wie fremdländische Marineliteratur besitzt tatsächlich kein ähnliches Sammelwerk; nirgendwo sonst tritt der natürliche Zusammenhang zwischen Handels- und Kriegsflotte, zwischen unseren Seeinteressen und deren Schutzbedürfnis so klar und überzeugend zutage, wie in jedem Nauticus-Band. Jeder Band läßt das stetig wachsende Streben aller tatkräftigen Völker nach Seegeltung getreu und unwiderleglich erkennen. Aber auch als Chronik aller marinetechnischen Leistungen, Erfindungen und Fortschritte ist jeder Jahrgang von dauerndem Wert.

Als echtes Kind seiner Zeit übertrifft jeder Nauticus-Band seine Vorgänger an Reichhaltigkeit und Gediegenheit. Nauticus ist immer auf dem aufsteigenden Ast, er kurvt aufwärts, wie die gesamte Entwicklung und technische Leistungsfähigkeit des Seewesens überhaupt. Das liegt freilich zum Teil in den gewaltigen und oft gewaltsamen Fortschritten der Marinetechnik, über die das Jahrbuch zu berichten verpflichtet ist; aber das „Wie" und „Was" der Darstellung ist doch nie zu trennen von der persönlichen Note, die die Schriftleitung und ihre Mitarbeiter in das Werk hineinwirken. Daß dabei die Ansichten starker Persönlichkeiten zur vollen Geltung kommen, gereicht auch dem neuesten Nauticus zum besonderen Vorzug.

Es gibt ja immer noch Gespensterseher in unserer hellen Zeit, die den Nauticus herabzusetzen suchen, indem sie behaupten, sein Inhalt trüge „amtlichen Charakter" und spiegele lediglich die Auffassung „amtlicher Kreise" wieder. Nauticus verwahrt sich im Vorwort gegen diese meines Erachtens recht rückständige, kleingeistige Nörgelei. Der moderne Mensch sollte ein bischen vorurteilsfreier sein: in allem, was die Kriegsmarine betrifft, kann doch nur amtliches Material zuverlässig sein, einfach weil den Behörden, die dazu da sind, davon viel mehr verfügbar ist, als dem sachkundigsten Privatmann. Der hohe sachliche Wert aller Nauticus-Zusammenstellungen liegt doch gerade darin, daß ihnen sehr viel amtliches Material zugrunde liegt. Der gesunde, parteipolitisch unverbildete Menschenverstand müßte es für einen großen Vorzug des Werks halten, wenn recht viele tüchtige Männer aus „amtlichen Kreisen" ihre Sachkunde dem Nauticus verfügbar machen würden. In jedem Fall ist es falsch, den etwaigen Nauticus-Beitrag solcher Fachleute als offiziöse Stimme einzuschätzen. Der Begriff „offiziös" mag für andere Zwecke unentbehrlich sein; ihn auf sachliche Berichte oder auf die Begründung marinetechnischer Ansichten ausdehnen zu wollen, ist überhaupt ein Unding. Selbst wenn leitende Stellen der Marine ihre persönlichen Meinungen im Nauticus gelegentlich zum Ausdruck bringen würden, so würde damit der sachliche Wert des Buchs lediglich vermehrt, nicht

*) Zwölfter Jahrgang. Mit 22 Tafeln, 36 Skizzen und 1 Kartenbeilage. Berlin, Königl. Hofbuchhandlung von E. S. Mittler & Sohn. — Preis 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Digitized by Google

aber gemindert, wie kurzsichtige Kritiker es sich und andern vortäuschen. Denn auch für die Wahl der Nauticus-Mitarbeiter gilt das Wort: »The right man in the right place«. Wie unendlich weit sind solche Kritiker, die das „amtliche" herabsetzen, von der gesunden, freimütigen englischen Urteilsweise entfernt, die nur der Sache zu dienen strebt, die Amtsstellung der Sachkundigen aber ganz aus dem Spiel läßt. Um sachliche Gründe handelt es sich auch, daß Nauticus die Namen seiner Mitarbeiter nicht nennt; um so vorurteilsfreier kann jeder Leser ohne Rücksicht auf irgendwelchen Autoritätseinfluß die Ansichten und die Auffassung der einzelnen Nauticus-Beiträge nachprüfen und sie da, wo er selbst ein geklärteres Urteil und größere Einsicht in den Stoff haben sollte, ganz freimütig und rein aus sachlichen Beweggründen ergänzen, berichtigen oder widerlegen.

Nauticus strebt danach, alle schwierigen Fragen des Seewesens, insbesondere der Marinetechnik, sachlich fördern zu helfen. „Es irrt der Mensch, so lang' er strebt", mithin enthalten die Meinungen seiner Mitarbeiter zuweilen Abweichungen, vereinzelt sogar Widersprüche gegen frühere Nauticus-Bände. Darin liegen offenbare Vorzüge der Sammlung: erstens, daß die Persönlichkeit jedes Mitarbeiters zur Geltung kommt, und zweitens, daß die Anschauungen sich nach sachlichen Gründen fortentwickeln, nicht da stillstehen, wo Stillstand Rückschritt bedeutet. Gibt es doch kein zweites technisches Gebiet, wo die Änderungen und Fortschritte schneller, fast ruckweise, erfolgen, als beim Seewesen.

Die äußere Einteilung des inhaltsreichen neuesten Nauticus-Bandes entspricht den früheren Jahrgängen. Wieder bildet der Beitrag „Politische Rückblicke und Ausblicke" die allgemein gehaltene Einleitung; er betont die Fortschritte, die der nationale Gedanke in Deutschland trotz der tiefen Verfeindung der Parteien gemacht hat, betont die deutsche Friedenspolitik und die Richtigkeit unserer Wirtschaftspolitik und mahnt, die Kulturarbeit, die uns in den Kolonien obliegt, planmäßig und mit Tatkraft anzugreifen, insbesondere den Anbau von Baumwolle. Sachlich und kurz wird das Verhältnis Deutschlands zu den übrigen Großmächten beleuchtet; dabei wird die Grundlosigkeit der britischen Panik gestreift. Im ganzen wird nachgewiesen, daß Weltpolitik heutzutage zur Hauptsache Wirtschaftspolitik ist, bei der geistige Kräfte unsere vornehmsten Waffen sind. Mit berechtigtem Stolz darf jeder Deutsche auf die friedliche Kulturtätigkeit unserer Marineverwaltung blicken; die deutsch-chinesische Hochschule, die in Tsingtau im Oktober 1909 eröffnet wurde, soll durch Ausbreitung deutscher Geistesarbeit auch dem deutschen Gewerbefleiß nutzen.

Mitten in alle Flottenfragen führt der zweite Beitrag „Zehn Jahre Flottengesetz"; er zeigt an der Hand der tatsächlichen seepolitischen Ereignisse des verflossenen Jahrzehnts, daß das Flottengesetz vom Juni 1900 eine unbestreitbare Notwendigkeit war. Wäre damals ein solches Gesetz nicht geschaffen worden, es würde heute noch ebenso unerläßlich sein, es schleunigst zu schaffen, sagt Nauticus mit vollstem Recht. Ist doch das neue französische Flottengesetz von 1910 fast eine Kopie des deutschen Flottengesetzes (S. 155)!

In seepolitischer Beziehung hat seit einem Jahrhundert keine Zeit eindringlicher den Einfluß der Seemacht erwiesen, als das erste Jahrzehnt unseres 20. Jahrhunderts, dem der Rückblick im Nauticus gilt. Tsuschima sagt genug! Dasselbe Jahrzehnt hat aber auch eine überraschende Zunahme der deutschen Seeinteressen gebracht: der deutsche Seehandel wuchs um 70 Prozent, der Raumgehalt der deutschen Seedampferflotte verdoppelte sich, der Schiffsverkehr in deutschen Seehäfen nahm dem Raumgehalt nach um 54 Prozent zu, der Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal verdoppelte sich (von 3 Mill. Registertonnen 1898 auf 6 Mill. 1908). Die Besatzung der deutschen Handelsflotte stieg 1871 bis 1900 von 39 475 auf 44 872 Köpfe,

Digitized by Google

von 1900 bis 1910 aber auf 72 450 Köpfe! Das Kapital der deutschen Reedereigesellschaften betrug Ende 1899 nur 273 Mill. ℳ, 1908 aber 631 Mill.; dementsprechend wuchs der sachliche Wert der deutschen Handelsflotte. Man darf also ohne Übertreibung sagen: seit 1900 bis jetzt haben sich die deutschen Seeinteressen nahezu verdoppelt —, und das gilt offenbar auch für ihr Schutzbedürfnis. Nauticus beweist das sehr anschaulich und gründlich, gibt auch vorzügliche Übersichten über die Entwicklung des deutschen Schiffsbaues, der deutschen Seehäfen und der deutschen Hochseefischerei (deren Ertrag sich im letzten Jahrzehnt um etwa 45 Prozent mehrte, und dabei bezieht Deutschland leider immer noch $^2/_3$ seines Fischbedarfs aus dem Auslande). Auch die Hebung des Volkswohlstands, die großen Fortschritte der Landwirtschaft und der lebhafte Aufschwung der Industrie werden erwähnt. Alle diese Tatsachen müssen auch den einsichtigen Arbeiter überzeugen, wie sehr sein eigenes Schicksal mit den deutschen Seeinteressen und deren Sicherung verknüpft ist. Denn Wirtschaftspolitik ist eben Weltpolitik, wie schon im ersten Nauticus-Beitrag gesagt wurde. Die gewaltige Begeisterung für die Flottenfrage, die alle nationalen Kräfte einte und zu freudiger Annahme des Flottengesetzes antrieb, sie ruhte auf sehr realer Grundlage; hatte doch sogar der sehr sparsame preußische Finanzminister v. Miquel anerkannt, daß Deutschlands Wohl und Wehe mehr denn je zuvor von seiner Stellung im Weltverkehr abhinge und daß die Mittel zum nötigen Flottenbau auch aufgebracht werden könnten. Der politische Rückblick 1900 bis 1910 ist sehr lesenswert; er behandelt auch die Beziehungen zu den übrigen Seemächten und hebt zum Schluß sehr treffend die vorzüglichen Grundsätze des Flottengesetzes hervor, die den planmäßigen, zielsichern und sorgfältigen Ausbau der Flotte und ihrer vielfachen Hilfsmittel sicherten. Im ganzen war es ein Jahrzehnt rastloser Arbeit, ein stetiges Anwachsen der Flotte an neuen kampfkräftigen Schiffen, eine emsige, fast ununterbrochene Übungszeit der Schiffsbesatzungen. Die heimische Hochseeflotte erstarkte nicht nur in ihrem Gefechtswert, sie wurde auch zur Hochschule für Seetaktik und Seestrategie, soweit diese kriegerischen Künste sich in Friedenszeiten überhaupt entwickeln lassen. Ein Jahrzehnt ist im Leben der Völker und Staaten nur eine kurze Zeitspanne; beim Flottenausbau handelt es sich darum, die Versäumnisse von Jahrhunderten wieder gut zu machen — so gut es überhaupt jetzt noch geht. Mithin darf man auch nicht in den Fehler mancher zu wenig sachkundigen Flottenfreunde verfallen und unsere Machtmittel zur See überschätzen. Wir sind gut vorwärts gekommen, etwa von der sechsten Stelle (der Stärkevergleich S. 57 führt Rußland nicht mehr an, dessen Flotte 1900 noch größer als die deutsche war) zur dritten, müssen aber sehr emsig weiter arbeiten, um zwischen den schnell wachsenden Flotten der anderen Seestaaten unsern Platz zu behaupten. Wie gut das Geld der Steuerzahler beim deutschen Flottenausbau seit 1897 angelegt wurde, zeigt der Vergleich (S. 58) der deutschen Marineausgaben mit denen Frankreichs und der Vereinigten Staaten; gerade diese Zusammenstellung verdient allgemeinste Beachtung. Trotzdem unsere Marineausgaben ganz erheblich sind, beweisen die Zahlen doch, daß andere Nationen mit größeren Opfern bedeutend weniger erreichen.

Wie alljährlich üblich, folgen die Abschnitte über die deutsche und die fremden Kriegsmarinen im verflossenen Jahre. Nauticus betont dabei mit Recht, daß unsere Beziehungen zu England während der britischen Unterhauswahlen und auch sonst mehr als wünschenswert durch phantastische Treibereien der englischen Presse beeinflußt wurden. Zweifellos haben dabei einzelne deutsche Flottengegner mitgeholfen, Trübungen und Mißverständnisse zu erzeugen; aber das sind verschwindend wenige Fälle gegen die Unzahl freier Erfindungen à la Blatchford, die alle darauf ausgingen,

Digitized by Google

Unfrieden zu stiften. Man möchte dem britischen Zeitungsleser, der sonst am meisten von allen Nationen für »fair play« schwärmt, jede Lüge und jeden Betrug als »unfair« verabscheut, gar zu gern Ungeheuerliches von der deutschen Flottenmacht vorreden, um ihn dauernd in gereizter Stimmung gegen diesen „Störenfried" zu halten. Groteske Parteikämpfe schürten diesmal noch den blinden Eifer gegen unsere Zunahme an Seegeltung und erzeugten ein gegenseitiges Überbieten der Parteien beim letzten Bauprogramm. Wenn auch die maßgebenden britischen Kreise diesen absichtlichen Entstellungen der deutschen Flottenpolitik offenbar fernstehen, so haben die unseligen, unnützen Preßzänkereien doch schon mancherlei schwere Schädigungen gebracht. Denn meines Erachtens ist die ganze Dreadnought-Politik, die ja nachweisbar (Nauticus, S. 93) von England, nicht von Japan ausgeht, zum Teil eine Folge der künstlichen Überhitzung, die von der britischen Presse auch in die britischen Fachzeitschriften übertragen worden war. Mit dem „Dreadnought", dem ersten Linienschiff mit schwerster Geschützbewaffnung, wollte man alles übertrumpfen — und das ganz ohne Nötigung, denn die britischen Prädreadnoughts waren schon nachweisbar die stärksten Linienschiffe. Man hatte offenbar an maßgebender Stelle sich ein wenig von der künstlich geschaffenen „öffentlichen Meinung" schieben lassen. Die Folge war eine recht unangenehme Steigerung der Rüstungsausgaben für alle Seemächte, ja sogar für die unbedeutenderen Seestaaten, wie Brasilien, dem bald andere kleinere Marinen folgen werden. Sollte man wirklich beim Dreadnought-Bau geglaubt haben, die anderen Seemächte könnten und würden das nicht mitmachen? Als weitere Folge ergab sich die ebenfalls offenbar nicht beabsichtigte Tatsache, daß die neuesten amerikanischen „Dreadnoughts" reichlich 5000 Tonnen größer werden, als die britischen. Bezeichnend genug ist es, daß man in England teils Japan, teils sogar Deutschland zum Sündenbock stempeln wollte, der die Dreadnought-Politik verschuldet habe. Japan hat die bisher typische Bewaffnungsweise im „Satsuma"-Typ nicht geändert. Erst die einheitliche schwerste Geschützbewaffnung der „Dreadnoughts" zwang die anderen Seemächte, der britischen Kraftsteigerung im Linienschiffsbau zu folgen. Zur besseren Erläuterung der Dreadnought-Politik bringt Nauticus, S. 97 bis 102, sehr wertvolle Zusammenstellungen über die Geschützbewaffnung usw. sowie über Bauzeiten der meisten neuen Linienschiffe und Panzerkreuzer. Verständnis für britisches Wesen zeigen die Abschnitte über die Reichspreßkonferenz und die Reichsverteidigungskonferenz (beide 1909 in London abgehalten) sowie der ausführliche Aufsatz: „Der englische Imperialismus und die letzte Phase seiner Entwicklung"; letzterer kennzeichnet die heute ziemlich starke Gegenströmung gegen die manchesterliche Freihandelsidee, die seit Chamberlains Zollvereinsplan von 1897 auch allerlei wehrpolitische Pläne aufgenommen hat, insbesondere den Bau kolonialer Flotten. Zwischen Großbritannien und seinen großen Kolonien, also Kanada, Australien und Südafrika, sind die Beziehungen von jeher sehr zart gewesen, haben nie straffes Befehlen vertragen; deshalb hat sich z. B. Kanada vorbehalten, selbst darüber zu entscheiden, ob es bei kriegerischen Unternehmungen Englands seine (noch zu bauende) Flotte unter den Befehl der britischen Admiralität stellen will oder nicht. Entgegenkommender gegen das Mutterland sind Australien und Neuseeland, weil nur die britische Seeherrschaft sie von der Sorge wegen Ausbreitung der gelben Rasse in der Südsee befreien kann. Gerade für den Seeoffizier, der im Auslande oft in britischen Kolonialhäfen die Einrichtungen der angelsächsischen Weltmacht bewundern kann, sind die vorgenannten Aufsätze sehr lesenswert.

Der Kernpunkt der Nauticus-Beiträge liegt, wie schon in den letzten Jahrgängen, in den Berichten über die marinetechnische Entwicklung des letzten Jahres, in der deutschen wie in den fremden Marinen; diese Berichte bringen Einzelheiten über den Panzerkreuzer „v. der Tann", über die neuesten fremden Linienschiffe:

Digitized by Google

„Orion", „Neptune", „Arkansas", „Jean Bart", „Satsuma", „Dante Alighieri", „Conte di Cavour", „Gangut" (mit 4 Drillingstürmen), „Rivadavia" und „Minas Geraes". Aber auch die Panzerkreuzer und andere Typen kommen nicht zu kurz und sind durch viele vorzügliche Skizzen im Text erläutert. Besondere größere marinetechnische Aufsätze behandeln die Schiffsartillerie, das Unterseebootswesen, die Dampfturbinen und die Elektrizität auf modernen Kriegschiffen. Man kann den Aufsatz über die „Steigerung der Wirkung der Schiffsartillerie in den größeren fremden Marinen" als eine sehr sachliche Erweiterung der Ausführungen über die Dreadnought-Politik (S. 92) auffassen; er bringt einen vorzüglichen Überblick über die Entwicklung der Schiffsartillerie in den letzten Jahren und berichtet zugleich über fremde Versuche verschiedenster Art. Sehr ausführlich sind die Lade- und Richtvorrichtungen der britischen schweren Geschütze beschrieben und mit vorzüglichen Abbildungen erläutert. Während die Einführung des britischen 34,3 cm-Geschützes L/45 noch nicht sicher ist, wird das amerikanische 35,6 cm-Geschütz L/50 für die neuesten Riesen-Linienschiffe schon jetzt bestimmt. Neben der systematischen Rundschau über die Geschütze, die Munition, die Bedienungseinrichtungen und die Artillerieaufstellung wird auch die Verwendung der Schiffsartillerie in den fremden Marinen kritisch betrachtet. Dabei werden Feuerleitung, Schießausbildung, Preis- und Gefechtsschießen, Nachtschießen, Entfernungsmessung, soweit sie öffentlich bekannt geworden sind, für jede Marine im einzelnen behandelt. Auch zur Entwicklung des Unterseebootswesens bringt Nauticus wieder einen wichtigen Beitrag, der über alle Neuerungen berichtet und durch vorzügliche Abbildungen noch wertvoller gemacht ist. Das moderne Unterseeboot darf nur insofern als Hochseefahrzeug bezeichnet werden, als es befähigt ist, ausgetaucht weite Seewege zurückzulegen; doch ist die Schiffsführung der Unterseeboote immer noch zu wenig sicher, um auf hoher See mit ihnen Geschwader anzugreifen. Der Küstenkrieg ist das Arbeitsfeld der Unterseeboote, dafür sprechen alle bisher gemachten Erfahrungen. Ausdrücklich hebt Nauticus hervor, daß sie künftig die enge Blockade einer Küstenstrecke sehr erschweren können. Um sich nicht gegenseitig zu gefährden, müssen die Unterseeboote einzeln in bestimmten Sektoren manövrieren. Deshalb haben die großen französischen Unterseeboote, die in den Geschwaderkampf eingreifen sollen, in Frankreich selbst viel Gegner gefunden, darunter sogar Laubeuf, den bekannten Schiffsbaumeister der besten französischen Tauchboote; die Größe bedingt größeren Drehkreis, also schwierigeres Manövrieren. Die seetaktische Leistungsfähigkeit des Hochseetorpedobootes wird das Unterseeboot wohl nie erreichen.

Auch der Beitrag über die Weiterentwicklung des Dampfturbinenbaues für Schiffsantrieb verdient größte Beachtung; hat doch die Dampfturbine im Kriegschiffsbau die Kolbenmaschine in kürzester Zeit fast völlig verdrängt. Ungelöst ist nur noch die Frage, welches Turbinensystem das beste ist. Diese Frage sucht Nauticus zu klären, indem er über die Erfolge aller wichtigeren Turbinenarten berichtet. Unter den jüngsten scheint die Schichau-Turbine gute Erfolge zu versprechen. Reiches Material aus allen Kriegsmarinen wird beigebracht, mit vielen wertvollen Abbildungen und Tabellen. Sehr eingehend ist der indirekte Schiffsantrieb (Einschaltung von Übersetzungsgetrieben) behandelt, ebenfalls mit vorzüglichen Abbildungen, darunter drei des vielversprechenden Föttinger-Transformators. Fast zu knapp gehalten ist der sehr lehrreiche Beitrag: „Die Elektrizität auf modernen Kriegschiffen", es mag an Raum gefehlt haben, sicherlich nicht an Stoff.

Die Handelsmarinen sind wie alljährlich in zwei inhaltsreichen Aufsätzen, einer für die deutsche, der andere für die fremden, behandelt. Die Wiederbelebung der Weltwirtschaft wirkte 1909 naturgemäß auf die Schiffahrt stark ein, das zeigen die Einzelberichte über Erhöhung der Frachtraten, Rückgang der Kohlenpreise, Erträgnisse

Digitized by Google

deutscher und fremder Reedereien usw. Neu und manchem willkommen ist der Beitrag über die Seeversicherung. Leider sind nicht alle fremden Länder berücksichtigt; über den amerikanischen Morgan-Trust wären genaue Angaben wünschenswert, die vielleicht einmal künftig gebracht werden könnten. Auch die italienischen, holländischen, spanischen, skandinavischen und belgischen größeren Reedereien könnten des Vergleichs wegen künftig mit aufgenommen werden, wenn der Raum es nicht verbietet. Kenntnis aller fremden Dampferlinien ist heutzutage für den Seeoffizier erwünscht; sie könnte von Nauticus vermittelt werden, wenn auch nur in gedrängter Form, aber doch mit Angabe der Hauptlinien und wichtigsten Anlaufshäfen.

Ein ganz besonderer Vorzug des neuesten Nauticus-Bandes liegt in der eingehenden Behandlung organisatorischer Fragen der fremden und der deutschen Marine. Die Technik, also die materiellen Werte allein tun es nicht; immer und allezeit, das beweist Themistokles so gut wie Togo, hat die Schulung des Personals die besten Erfolge errungen. Deshalb ist die Kenntnis der fremden organisatorischen Entwicklung ebenso wichtig, wie die materielle. Unter anderem berichtet Nauticus über die neugeschaffene Mobilmachungsabteilung in der britischen Admiralität (S. 128) über Beförderungsvorschriften im britischen Seeoffizierkorps und über die britische Ingenieurfrage, über den amerikanischen Reformplan für das Marinedepartement (S. 144), über den amerikanischen Personalgesetzentwurf, über die (achte) Neubildung des französischen Obersten Marinerats (S. 170), Schaffung von vier französischen Generalinspektionen und andere Änderungen der französischen Marinebehörden, über das neue italienische Ergänzungssystem der Marineingenieure (S. 197) usw. Aus der eigenen Marine werden freimütig und sachlich die Reichstagsverhandlungen über den Kieler Werftprozeß und die Monopolstellung der Firma Krupp besprochen. Über Arbeiterfürsorge der Marineverwaltung ist in einem besonderen Beitrag sehr anschaulich berichtet. Der seinerzeit stark aufgebauschte, infolgedessen weit überschätzte, also äußerlich recht unerfreuliche Prozeß hat doch manche praktische Besserungsvorschläge in Verwaltungssachen hervorgerufen.

Es spricht für den eingangs beleuchteten nichtamtlichen Charakter des Nauticus, daß ein sehr freimütiger Beitrag eines ausgezeichneten Mitarbeiters über „Marineverwaltung, Bureaukratismus und Verwaltungsreformen“ Aufnahme gefunden hat. Wer hiernach noch zweifeln wollte, daß die freie, rein persönliche Meinung der Mitarbeiter im Nauticus nicht zutage kommt, dem ist wirklich nicht zu helfen. Für Kenner des Wesens der Bureaukratie ist dieser offensichtlich ganz persönliche „Herzenserguß“ geradezu eine Perle durchaus modernen, vorurteilslosen und gesunden Empfindens. (Er erinnert nebenbei bemerkt an einige gehaltvolle „Tag“-Artikel im Januar und März.) Der Schematismus und Formalismus steckt uns Deutschen von der Schule her dermaßen in Leib und Seele, daß wir alteingebürgerte Satzungen und Gepflogenheiten auch dann noch heilig zu halten pflegen, wenn sie sich längst überlebt haben. Mit kostbarer Klarheit und Schlagfertigkeit untersucht der sehr sachkundige Mitarbeiter des Nauticus die Mängel des gegenwärtigen Verwaltungssystems; seine Beweisführung ist überzeugend, er entwickelt gewissermaßen wissenschaftlich-theoretisch die Genesis und das Verknöcherungsgesetz des Bureaukratismus: „Der Parlamentarismus schafft die spezialisierten Gesetze, diese erzeugen die Massen von Bestimmungen, und diese endlich sind die Ursache des Bureaukratismus“. Seine Verwaltungsreformvorschläge gipfeln deshalb in der Forderung: mehr Bewegungsfreiheit, um zweckmäßiger wirtschaften zu können, mehr Vertrauen zur Staatsverwaltung durch Verzichtleistung des Parlaments auf allzu spezalisiertes Budget, wie es heute üblich ist. (Das verfassungsmäßige Budgetrecht des Reichstags würde davon nicht berührt, weil die Vereinfachung des Budgets die Nachprüfung der Ausgaben im Sinne des genehmigten Voranschlags doch nie aus-

Digitized by Google

schließen würde.) Sämtliche Reformvorschläge sind sehr zu beachten, auch der dritte zur Freigabe der Beamtenanstellung: kündbare Beamte, Gehaltshöhe nach den Leistungen. Was den riesigen Privatbetrieben, wie Krupp, Vulcan, Norddeutscher Lloyd usw., zum Vorzug gereicht, könnte in geeigneter Anpassung auch den Staatsbetrieben neuzeitliche Lebendigkeit geben. Zweifellos werden die wohldurchdachten, hier nur andeutungsweise wiedergegebenen Reformvorschläge auf vielseitige, starke Gegnerschaft stoßen; immerhin ist vorläufig ein Weg gewiesen, wie es gemacht werden kann, um Deutschland vor dem Schicksal zu bewahren, daß es an der Unsumme formalistischer Bestimmungen allmählich erstickt. Wie weit die von Chamberlain geschilderte bureaukratische Verknöcherung im Deutschland des 20. Jahrhunderts schon fortgeschritten ist, weiß jeder Sehende; der Reformator im Nauticus schließt seinen wirkungsvollen Beitrag sogar mit der Warnung: „Wir stehen vor der Gefahr bureaukratischer Verwesung, wenn nicht die Parlamente zugunsten der Freiheit auf unwichtige, ja ihrer eigentlichen Leistung hinderliche Machtbefugnisse verzichten. Die Abgabe von Macht zugunsten der Freiheit, selbst wenn deren Bedeutung erkannt ist, ist aber wohl für Volksvertreter ebenso wie für Regierungen ein schwerer Entschluß."

Es würde zu weit führen, alles Lesenswerte, was der neue Nauticus bringt, hier zu erwähnen. Nur sei noch darauf hingewiesen, daß auch der statistische Teil sehr schätzenswerte Neuerungen bringt. Vorzüglich ist die Zusammenstellung der Marinestationen, Flottenstützpunkte und Kohlenstationen der größeren fremden See- und Kolonialmächte; sie enthält auch Angaben über die Wassertiefen in den Häfen, über die Größenverhältnisse der Trockendocks, über Hebekraft der Schwimmdocks und Schlipps, sowie über die Größe des Kohlenvorrats. Die Kartenbeilage bringt zum ersten Mal Pläne der wichtigsten fremden Kriegshäfen und Flottenstützpunkte. Ferner sind sehr zu begrüßen die Zusammenstellungen über Größe, Hellinge, Docks und Arbeiterzahl der deutschen Seewerften, über den Verkehr im Kaiser Wilhelm-Kanal (1895—1909) und im Suezkanal (1869—1909). Äußerst lehrreich und wichtig für Fachleute wie für Laien ist die sehr übersichtliche Tabelle der Bauprogramme Deutschlands, Englands, Frankreichs und der Vereinigten Staaten für 1896—1910; sie enthält namentliche Listen aller in dieser Zeit auf Stapel gelegten Linienschiffe und Panzerkreuzer und läßt deutlich den Beginn der Dreadnought-Bauten wie auch ihre Zahl für jede dieser Marinen erkennen (Seite 512). Die Vorbemerkungen zu den Kriegschiffslisten sind diesmal zu sehr sachgemäßen Erläuterungen ausgebaut.

Was schon früher gesagt wurde, muß hier nochmals betont werden: Die Nauticus-Jahrbücher sind die besten Hilfsmittel zum Selbststudium bei fachwissenschaftlichen Arbeiten für jüngere Seeoffiziere, Marineingenieure, Schiff- und Maschinenbaumeister; sie sind unentbehrlich für jeden Fachmann, der darnach strebt, seine Kenntnisse über marinetechnische Fortschritte und marinepolitische Vorgänge auf dem Laufenden zu halten. Für den gebildeten Laien aber ist Nauticus eine unerschöpfliche Fundgrube reichster und zuverlässigster Belehrung auf allen Gebieten des Seewesens. Solchem Werk von vaterländisch-förderndem Wert darf es nicht an eifrigen Lesern fehlen!

Georg Wislicenus.

Digitized by Google

Aus einem Berichte des Chefs des Kreuzergeschwaders

über eine fünfwöchige Rundreise durch Japan im April und Mai 1910 sowie über die Ursache der Unruhen in der chinesischen Provinz Huan wird uns das Folgende zum Abdruck zur Verfügung gestellt. An der japanischen Reise nahmen S. M. Schiffe „Scharnhorst" und „Leipzig" teil.

Der wirtschaftliche Niedergang Nagasakis scheint tatsächlich unaufhaltbar zu sein, seitdem die Mitsui Mining Company den modernen Hafen in Omuta, nahe den Miike-Kohlenbezirken, mit großem Geldaufwand angelegt hat, der vermöge seiner modernen Kajen- und Bekohlungseinrichtungen ein weit schnelleres Bekohlen gestatten soll als Nagasaki. Es ist nicht ausgeschlossen, daß in allernächster Zeit das ganze Kohlengeschäft nach Omuta übergehen wird und Nagasaki als Bekohlungshafen auch für den Norddeutschen Lloyd und die amerikanischen Transporter aufgegeben werden muß, die zur Zeit allerdings noch Nagasaki benutzen sollen, aber wegen eines Wechsels in Unterhandlungen stehen.

Ein außerordentlich starker Schiffsverkehr stempelt Kobe zu einem bedeutenden Handelsplatz, dessen Entwicklung in raschem Aufsteigen ist. Der Anteil der fremden Flaggen an diesem Handelsverkehr ist allerdings gegen früher erheblich zurückgegangen, seitdem die Japaner, gestützt auf die Kapitalien ihrer großen Handelsfamilien und die staatlichen Subventionen, einen scharfen Konkurrenzkampf eröffnet haben, der in letzter Zeit sogar das Geschäft der großen fremden Schiffahrtslinien bedroht. Dennoch sehen die deutsch-kaufmännischen Kreise Kobes der Zukunft wieder vertrauensvoller entgegen und glauben, wieder mit einer aufsteigenden Entwicklung rechnen zu können.

Um den Besuch von Nagoya und der dortigen Industrieausstellung zu ermöglichen, wurde für einen Tag vor Yakkaichi, einer offenen Reede, von wo aus man in kurzer Eisenbahnfahrt Nagoya erreichen kann, geankert.

Für den Aufenthalt in Yokohama waren zahlreiche offizielle Festlichkeiten geplant, die aber nach Eintreffen der Nachricht vom Tode des Königs Eduard zurückgezogen werden mußten. Da für den Kaiserlich japanischen Hof Trauer angesagt wurde, hatte auch der deutsche Botschafter alle zu Ehren der Marine in Aussicht genommenen Festlichkeiten abgesagt, so daß auch eine Berührung mit den diplomatischen Kreisen Tokios nicht mehr möglich war.

Auch der Verkehr mit der deutschen Kolonie Yokohama, die den Handelsbeziehungen des Platzes entsprechend noch immer die größte Japans ist und die es sich angelegen sein ließ, freundschaftliche Beziehungen zu den Offizierkorps und Besatzungen der Schiffe zu pflegen, konnte sich angesichts der angesagten Trauer nur in kleinem Kreise abspielen. Auf den 11. Mai wurde die Audienz bei Seiner Majestät dem Kaiser von Japan und bei Ihrer Majestät der Kaiserin festgesetzt, an der die Kommandanten S. M. Schiffe und vier Offiziere des Stabes teilnahmen. Die Majestäten empfingen getrennt, aber im gleichen Palast und unmittelbar nacheinander. Seine Majestät hatte Marschallinterimsuniform, Ihre Majestät tiefe Trauer angelegt.

Der Marineminister, Baron Saito, und der Admiralstabschef, Baron Ijuin, ließen den Geschwaderchef am letzten Tage der Anwesenheit durch ihre Adjutanten Abschiedsgrüße und Wünsche für eine glückliche Reise übersenden. Ersterer ließ bei dieser Gelegenheit ein Abschiedsgeschenk in Form von 24 Reproduktionen alter japanischer Meister und von drei handgemalten kleinen screens überreichen. Wenn auch dieser Aufmerksamkeit eine besondere politische Bedeutung wohl nicht beizumessen ist, so darf sie doch mit Recht als Zeichen dafür angenommen werden, daß unsere Marine mit freundschaftlichen Gefühlen in der japanischen rechnen darf.

Digitized by Google

Über die Unruhen in der chinesischen Provinz Hunan sagt der Bericht:

Am 14. April wurde dem Kommandanten Euer Majestät Schiff „Luchs", das als Yangtsestationär vor Hankau lag, durch den deutschen Konsul mitgeteilt, daß am Vormittage beunruhigende Gerüchte aus Changsha über eine aufständische Bewegung und über die Zerstörung einiger Missionen eingetroffen seien. Changsha, die Hauptstadt der chinesischen Binnenprovinz Hunan, ist am Sikiang, einem von Süden in den Tunting-See fließenden Gewässer, gelegen, der seinerseits wieder bei Yotchau Verbindung mit dem Yangtse hat. Wegen des wechselnden Wasserstandes des Sikiang können größere Fahrzeuge nicht immer Changsha erreichen.

Zu dieser Zeit lagen vor Hankau nur S. M. S. „Luchs" und das englische Kanonenboot „Thistle". Das englische Flußkanonenboot „Snipe" hatte am Morgen desselben Tages Hankau flußabwärtsgehend verlassen und war erst später wieder zu erreichen.

Die augenblickliche Lage vor Hankau selbst, wo sich viel brot- und beschäftigungsloses Volk befand, das in jenen Tagen auf 20 000 Menschen geschätzt wurde, mußte gleichfalls als nicht ganz sicher bezeichnet werden. Einige Tage vorher hatte eine Rotte agitatorischer Studenten aus Hunan einen durchreisenden Pekinger Beamten, der sich im Gegensatz zu ihnen für die Beteiligung fremden Kapitals an größeren chinesischen Bahnanleihen ausgesprochen hatte, innerhalb der englischen Niederlassung angegriffen und versucht, ihn in die Chinesenstadt zu entführen, so daß das Einschreiten der Polizeiorgane der englischen Niederlassung notwendig wurde.

Das weitere Verbleiben eines Kriegschiffes vor Hankau scheint daher geboten. Da „Thistle" einen geringeren Tiefgang hatte als „Luchs", auch wegen ihrer geringeren Länge für die gewundene Flußfahrt auf dem Sikiang geeigneter war, entschloß sich der Kommandant des „Luchs" nach Verabredung mit dem Kommandanten der „Thistle", vor Hankau zu bleiben, während „Thistle" nach Changsha ging. Letztere kam unter der Führung eines chinesischen Lotsen für kurze Zeit im Tunting-See fest und mußte sich erst durch Rückkehr nach Yotchau einen zuverlässigen Lotsen verschaffen.

Der Kommandant des „Luchs" verabredete mit dem Führer des deutschen Schützenkorps in Hankau für den Fall etwaiger Unruhen einen vorläufigen Plan für das Zusammenwirken des Landungskorps und seiner etwa 80 Köpfe starken Vereinigung zur Verteidigung der Fremdenniederlassung vor Hankau. Da „Luchs" vor Hankau liegen bleiben mußte, anderseits die Entsendung eines kleinen Fahrzeuges nach Changsha notwendig schien, erhielt das Flußkanonenboot „Otter" in Schanghai den Befehl, seine Ausrüstung beschleunigt zu beenden und sich dem Kommandanten des „Luchs" zur Verfügung zu stellen. „Otter" konnte die Fahrt nach Hankau am 18. April antreten und ging von dort aus nach vorbereiteter und beschleunigter Auffüllung seiner Kohlenbestände am 22. April direkt nach Changsha weiter, wo das Fahrzeug am 23. April eintraf.

„Otter" fand in Chansha bereits die britischen Boote „Thistle", „Nightingale", „Snipe" und „Kinsha", das französische Boot „Doudart de Lagrée" und das japanische Kanonenboot „Uji" vor, denen sich im Laufe der Tage auch einige moderne chinesische Boote anschlossen. Vorübergehend ist auch ein chinesischer Admiral vor Changsha anwesend gewesen.

„Otter" fand die Telegraphenleitungen von und nach Changsha zerstört. Einen telegraphischen Befehl des Kommandanten „Luchs" an „Otter", nach Chuchow zu gehen, um die bei den Pinghsiang-Kohlenwerken beschäftigten Deutschen in Sicherheit zu bringen, erhielt „Otter" durch Vermittlung des britischen Konsuls in Changsha. Der Kommandant S. M. S. „Otter" nahm jedoch von der Fahrt nach Chuchow Abstand, da ein in Changsha gerade anwesender deutscher Ingenieur aus-

Digitized by Google

drücklich darum bat mit der Begründung, daß die chinesischen Behörden in Pinghsiang durchaus Herren der Lage wären und die Anwesenheit eines Kriegschiffes zu Mißtrauen Anlaß geben würde, das ihnen mehr schaden als nützen könnte.

Die von „Otter" vorgefundene Lage in Changsha ist durch das plötzliche Hochgehen der Reispreise und eine gewisse Reisnot entstanden, für die das hungernde und arme Volk in erster Linie die höheren Beamten, im besonderen den auch sonst unbeliebten Gouverneur Tsen, verantwortlich machte. Tatsächlich sollen die Preise für Reis unter Mitwirkung der Beamten zu Spekulationszwecken unnatürlich hochgetrieben worden sein.

Die Gebiete um Changsha hatten im letzten Jahre durch schlechte Ernten Not gelitten, wodurch eine Ansammlung armen Volks in der Stadt Changsha selbst entstanden war. Diese wurde durch Tausende von Notleidenden aus den Überschwemmungsgebieten des Hanflusses in Hupeh verstärkt.

Dazu kam, daß die Maurer- und Zimmermannsgilden von Changsha seit einiger Zeit sehr erregt waren, weil nicht sie, sondern Arbeiter aus anderen chinesischen Provinzen, die in derartigen Arbeiten bereits geübt waren, mit der Ausführung von Bauten nach europäischem Stil beauftragt worden waren. Sobald die hungernde Menge in Erfahrung gebracht hatte, daß die Beamtenschaft aus Spekulation mit der Ausgabe größerer, in Changsha lagernder Reisvorräte zögere, demonstrierte sie zu Tausenden vor dem Regierungsyamen, nachdem man zwei Leute verhaftet hatte, die wegen der Reisteuerung gegen Beamte vorgegangen waren. Der Gouverneur fand nicht die nötigen Mittel, der erregten Volksstimmung Herr zu werden, das chinesische Militär versagte vollkommen.

Die aufgeregte Menge zerstörte das Gouverneuryamen und legte planmäßig vorgehend die einzelnen Missionsgebäude und öffentlichen Anstalten in Asche. Wo Reis und andere Lebensmittel vermutet wurden, bemächtigte man sich ihrer gewaltsam. Den Fremden, insbesondere aber den Missionaren, gelang es noch rechtzeitig, sich vollzählig auf verschiedenen Dampfern, die man nach Changsha gezogen hatte und unter den Schutz der Kriegschiffe stellen konnte, mit dem nackten Leben in Sicherheit zu bringen.

Das Zerstörungswerk der Stadt ging offenbar nach einem bestimmten, wohl organisierten Plan vor sich, für den man wohl ohne Zweifel die fremdenfeindliche hunanesische Gentry verantwortlich machen muß. Es ist charakteristisch für derartige Lagen in China, daß es ein Leichtes ist, die aus irgend einem Grunde erregte Volksseele gegen die Fremden zu kehren.

Da am 24. April weitere beunruhigende Nachrichten von umsichgreifenden Aufstandsbewegungen in Hunan eintrafen, die leicht auf Hupeh überspringen konnten, zudem die chinesischen Behörden in Hunan sich außerstande erklärt hatten, die Fremden zu schützen, wurde am 24. April auch „Iltis" dem Kommandanten des „Luchs" zur Verfügung gestellt. „Iltis", der programmäßig als Südstationär vorgesehen war, lag zu dieser Zeit in Schanghai bereit, wo er für alle Fälle vorläufig als Reserve zurückgehalten war. Er traf am 27. April vor Hankau ein und erhielt Befehl, die Bergfahrt fortzusetzen, um vor Yotchau und Itschang die Flagge zu zeigen.

Inzwischen konnte auch das Flußkanonenboot „Vaterland", das um diese Zeit die Stromschnellen zwischen Itschang und Weihsien passieren sollte, um dann für eine notwendige Dockung nach Schanghai zu gehen, vor Changsha erscheinen, wo der Wechsel der Kommandanten von „Otter" und „Vaterland" stattfand.

Nachdem inzwischen der Generalgouverneur der Hu-Provinzen moderne Truppen nach Changsha gelegt hat und durch Einsetzen seines als energisch bekannten bisherigen Schatzmeisters zum Gouverneur von Hunan die Regierung wieder Herr

Digitized by Google

der Lage geworden, konnten „Otter“ und „Vaterland“ wieder von Changsha zurückgezogen werden. „Otter“ begab sich nach Itschang, um von dort aus die Bergfahrt über die Stromschnellen nach dem oberen Yangtse anzutreten, während S. M. S. „Vaterland“ die Reise nach Schanghai fortgesetzt hat.

Da S. M. Schiffe „Luchs“ und „Iltis“ zur Ablösung ihrer Besatzungshälften notwendig nach Shanghai an den Ablösungsdampfer herangezogen werden müssen, hatte „Nürnberg“ Befehl erhalten, so lange die Stationärgeschäfte auf dem Yangtse zu versehen und zunächst vor Hankau zu bleiben.

Da nach einem vor drei Tagen eingetroffenen Telegramm dem Gesandten in Peking neuerdings die Lage in Nanking nicht ganz einwandfrei scheint, ist „Nürnberg“ nach Nanking entsandt, während „Otter“ in Itschang Befehl erhalten hat, die Bergfahrt aufzugeben und als Stationär nach Hankau zu gehen. Im Einvernehmen mit dem Gesandten in Peking ist damit „Otter“ für diesen Sommer vom oberen Yangtse ganz zurückgezogen worden, um das Fahrzeug zur Verwendung auf dem mittleren Yangtse bereit zu halten, wo es zur Zeit nötiger ist als in dem Yangtsegebiet oberhalb der Stromschnellen.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Ssemenow, Wladimir (Kapitän): **Unser Lohn.** Fortsetzung und Schluß von „Raßplata" und „Schlacht bei Tsuschima". Übersetzt von Kapitänleutnant Gercke. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 2,75 *M*, gebunden 3,50 *M*.

Kapitän Ssemenow ist kurz bevor sein letztes, das oben benannte Buch in deutscher Übersetzung erschien, verstorben; er ist damit, um mit Tolstoi, den er zitiert, zu reden, aus seinen schweren Daseinsträumen zu einer besseren Wirklichkeit erwacht. „Unser Lohn" schildert die lange Leidenszeit, die der mit Rojestwenski bei Tsuschima schwerverwundet in japanische Gefangenschaft geratene Verfasser im Lazarett in Sasebo durchzumachen hatte, und die noch schwerere auf dem Rückweg nach dem Friedensschluß und bei der Heimkehr ins Vaterland, wo die öffentliche Meinung und mit ihr das Kriegsgericht auch über ihn wie über die anderen Überlebenden von Tsuschima zu Gericht saß. Verbissener Grimm und herber Schmerz sprechen aus diesem letzten Berichte Ssemenows, der in seinen beiden anderen Büchern doch in allem Jammer noch immer voller Idealismus war. Man kann das Buch nicht anders als voll Teilnahme und in tiefer Ergriffenheit lesen und muß den Verfasser umsomehr beklagen, als Rojestwenski, der letzte, auf den die Mitkämpfer von Tsuschima noch für die Zukunft der russischen Marine hofften, ihm im Tode voranging und nichts zur Zeit auf eine neue Morgenröte für die in der japanischen See vernichtete Flotte hinweist.

Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts. Herausgegeben von den Senatspräsidenten und dem Obermilitäranwalt unter Mitwirkung der juristischen Mitglieder der Senate und der Mitglieder der Militäranwaltschaft. Dreizehnter Band. — Berlin 1910. Verlag von Franz Vahlen. — Preis 4 *M*.

Auf die große Bedeutung der Entscheidungen des Reichsmilitärgerichts haben wir bereits häufig hingewiesen. Der vorliegende neue Band gibt uns Anlaß, diesen Hinweis zu wiederholen. Er enthält, wie die früheren Bände, vieles, dessen Kenntnis für unsere Leser wünschenswert, zum Teil sogar notwendig ist. So darf z. B. Nr. 57 Seite 215 ff. wohl keinem Seeoffizier unbekannt bleiben. Es handelt sich dort um das Kentern eines Boots, bei dem ein Teil der Bootsbesatzung ertrunken und das Boot erheblich beschädigt ist. Das Kentern war beim Manöver „Mann über Bord" dadurch veranlaßt, daß das Schiff zu hohe Fahrt hatte und beim Fieren des Boots keine genügende Aufsicht vorhanden war. Das Reichsmilitärgericht stellt bei Erörterung der Schuldfrage bestimmte seemännische Erfahrungsgrundsätze auf und sieht in ihrer Nichtbeachtung ein fahrlässiges Handeln. So kommt es unter anderem zu dem Schluß, daß das Fieren der Boote in See nur unter Aufsicht und Kommando eines Vorgesetzten für jedes Boot erfolgen darf. Auch die Frage, inwieweit der Kommandant beim Erlaß von Sondervorschriften über den Rettungsdienst bei „Mann über Bord" an die Bestimmungen der Bootsdienstvorschrift gebunden ist, wird eingehend erörtert. Ein weiteres Beispiel für die Wichtigkeit der Entscheidungen gibt Nr. 49 Seite 180 ff, die den Fall behandelt, daß durch Ausführung eines Befehls in Dienstsachen ein Strafgesetz verletzt wird. Einen solchen Befehl darf der Untergebene, ohne sich selbst der Gefahr strafrechtlicher

Digitized by Google

Verfolgung auszusetzen, unbedenklich befolgen, solange er tatsächlich nicht die Gewißheit erlangt hat, daß der Befehl eine ein Verbrechen oder Vergehen bezweckende Handlung betrifft. Bei etwaigen Zweifeln ist er zu Nachforschungen und Erwägungen über den vom Vorgesetzten verfolgten Zweck nicht verpflichtet. Auf die Anführung weiterer Beispiele müssen wir leider an dieser Stelle verzichten. Nur die Entscheidung Nr. 54 Seite 199 ff, die sich mit der dem Vorgesetzten obliegenden Pflicht zur Verfolgung strafbarer Handlungen Untergebener beschäftigt, wollen wir noch kurz erwähnen. Sie ist deshalb besonders beachtenswert, weil sie der irrigen Annahme entgegentritt, daß vertrauliche Mitteilungen von dem Vorgesetzten unberücksichtigt bleiben dürfen.

Kriegsgefangen. Von Theodor Fontane. — Berlin bei F. Fontane & Co. — Preis 1 *M*.

Das verhängnisvolle Mißgeschick, das Theodor Fontane als Kriegsgefangenen nach der Insel Oléron führte, hat doch zugleich der deutschen Belletristik zu einem der anziehendsten Stücke aus der Feder des Meisters verholfen, zu einem Werkchen, das mit Recht durch immer neue Auflagen ins Volk gebracht wird. Prophetisch genug begrüßte der Kommandant von Oléron seinen interessanten Gefangenen mit den Worten: Ich sehe die Tage heraufziehen, wo Sie die Gefangenschaft auf Isle d'Oléron segnen werden. Sie werden einen guten Stoff gewinnen und ihr zukünftiger Biograph einen noch besseren. Mag manches in dieser Schilderung der Kriegsgefangenschaft für den einfachen Soldaten etwas zu hoch sein, so ist das Buch doch im ganzen so sehr zur Lektüre für ihn geeignet und wird ihn namentlich in den eingeflochtenen Erzählungen der mit Fontane auf Oléron gefangen gehaltenen Soldaten so sehr interessieren, daß dies kleine Buch auch für die Mannschaftsbüchereien hervorragend geeignet erscheint. Ihre Verwalter darauf hinzuweisen ist der Zweck der vorstehenden Zeilen.

Straßburg. Ein Tagebuch der Belagerung. Von Carl Bleibtreu. Illustriert von Chr. Speyer. — Carl Krabbes Verlag Erich Gußmann in Stuttgart. — In farbigem Umschlag geheftet 1 *M*, eleg. gebunden 2 *M*.

Aus der Feder von Carl Bleibtreu besitzen wir eine große Anzahl sehr verbreiteter Schlachtenschilderungen aus dem großen Kriege 1870/71. Sie werden jetzt — etwas verspätet wie uns scheint — durch eine in Tagebuchform gekleidete Schilderung der Belagerung von Straßburg ergänzt. Wenn der Verfasser in Straßburg mit eingeschlossen war, während seine Söhne bei den Mobilgarden gegen die deutschen Landsleute fochten, so kann man von ihm eine sonderliche Begeisterung für die Maßnahmen der Belagerer allerdings nicht erwarten; immerhin berechtigt ihn das nicht dazu, von militärischer Notwendigkeit diktierte Handlungen als Barbarei zu bezeichnen und die geschichtlich feststehenden Verdienste deutscher Generale in den Staub zu zerren. Wenn in Straßburg gesündigt wurde, so trifft die Schuld den französischen Kommandanten, der die schlecht bewehrte und durchaus ungenügend vorbereitete Stadt so lange den Granaten deutscher Kanonen aussetzte. Das Zugeständnis am Schluß, daß auch von den „neuen Untertanen des Deutschen Reiches kein Vernünftiger den Rückfall an Frankreich wünscht", vermag den unerfreulichen Eindruck des immerhin höchst lebendig und vielfach packend geschriebenen Buches nicht auszulöschen.

Die Eroberung der Erde. Von Conrad Alberti-Sittenfeld. — Berlin 1909. Ullstein & Co.

Der Untertitel des Buches, „Der Weiße als Entdecker, Erforscher und Besiedler fremder Weltteile" gibt einen Anhalt, was mit diesem Buche beabsichtigt ist

Digitized by Google

und was man von ihm zu erwarten hat. Seine Absicht, ein Bild von den wichtigsten Abschnitten der großen Bewegung zu geben, die zu der Ausdehnung der Macht und des Einflusses der weißen Rasse über die Erde geführt hat, sucht der Herausgeber durch Aneinanderfügen einer Reihe von Bruchstücken aus den Schriften von Forschern, Eroberern, Reisenden usw., gruppenweise ergänzt durch kurze geschichtliche Überblicke, zu verwirklichen. Bei der Auswahl des Stoffes ist die Geschichte der Entdeckungsreisen zur See, wie uns scheinen will, etwas gar zu stiefmütterlich behandelt. Es kommen nur Columbus und Pigafetta, der Begleiter Magellans auf dessen letzter Reise, zu Worte. Sehr zahlreich sind dagegen die „Afrikaner" vertreten; wir greifen nur Namen wie Rohlfs, Lenz, Nachtigal, Barth, Livingstone und Stanley heraus. Allerdings fehlt auch hier die jüngere Generation, wie Peters, Wißmann, was indessen wohl durch vertragsrechtliche Verhältnisse zu erklären ist. Einzelne Schilderungen hätten wir gern entbehrt, z. B. „Der letzte Mohikaner" (Cooper), vor allem aber „Die Plünderung des Sommerpalastes" (Graf Hérisson). Auch die schlichte Beschreibung der „Schreckenstage in Peking" (Günther) und Haeckels Plauderei über die Menschenaffen gehörten wohl kaum in diesen Rahmen.

Immerhin muß zugegeben werden, daß die Lektüre der einzelnen Abschnitte sehr anregend wirkt, und sicherlich wird die Mehrzahl der Leser den Wunsch fühlen den Quellen, aus denen der Verfasser schöpft, auf eigene Hand weiter nachzugehen. Unter den Besatzungen unserer Schiffe wird das Buch viele Freunde finden.

Die Finanzpolitik Bismarcks und der Parteien im Norddeutschen Bunde. Von Dr. Karl Zuchardt. Leipziger Historische Abhandlungen. — Verlag von Quelle & Meyer in Leipzig. — Preis 2,75 *M*.

Angesichts der noch frischen Erinnerung an die schweren Kämpfe um die jüngste Finanzreform wird eine Darstellung der Versuche von Interesse sein, wie man bei Begründung des letzten Vorläufers des geeinigten Reiches daran ging, diesem eine brauchbare finanzielle Unterlage zu schaffen, und wie auch hier ein nicht in jeder Beziehung zweckentsprechendes Vorgehen der Regierung und ein Gegeneinanderarbeiten der Parteien im Reichstag zusammenwirkten, daß nichts auf die Dauer befriedigendes zustande kam. Es ist bekannt, daß Bismarck das Schwergewicht der Finanzkraft des Reiches auf indirekte Steuern verlegt wissen wollte, die ja allerdings in der Hauptsache nur infolge ihrer agitatorischen Ausnutzung drücken. Hierin aber unterstützten ihn nur die rechtsstehenden Parteien, während schon die Nationalliberalen eine solche Politik nicht mitmachen wollten. Interessant genug ist es, daß die Marine 1869 dazu herhalten sollte, durch Abstriche, die die Regierung vorzunehmen drohte, den Etat zu balanzieren, doch ist festzustellen, daß die hier von Bismarck befolgte Politik durchaus versagte, während es freilich auch auf anderem Wege nicht gelang, die auf das unzulängliche Mittel der Matrikularbeiträge angewiesenen Bundesfinanzen selbständig zu machen. Wichtig ist dieser Mißerfolg, weil Bismarck daraus lernte, in Fragen dieser Art nicht nur das Ziel sondern auch den Weg dahin und die Mittel, es zu erreichen, mit Sorgfalt zu beachten, bis er diesen schwierigen Gegenstand selbst und nach allen Richtungen hin völlig beherrschte. Die 79 Seiten lange Abhandlung bildet gerade gegenwärtig einen allerdings nicht ganz einfachen, aber außerordentlich lesenswerten Stoff.

Dziobek: **Vorlesungen über Differential- und Integralrechnung.** — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. 1910. — Preis gebunden 16 *M*.

Das Erscheinen dieses groß angelegten Lehrbuches der höheren Mathematik wird aufrichtige Freude hervorrufen, denn der Verfasser ist durch seine Vorlesungen über Mathematik in der militärtechnischen Akademie und an der Technischen Hoch-

Digitized by Google

schule zu Charlottenburg in den Kreisen, für die das Buch hauptsächlich bestimmt ist, bereits bestens bekannt. Der Name des Verfassers bürgt für die Gediegenheit des Werkes, und in der Tat muß jeder, der auch nur einen Abschnitt des Buches prüft, die durchsichtige Gliederung und die bei aller Gründlichkeit doch so wunderbar klare Darstellung mit Befriedigung anerkennen. Der Verfasser hat es verstanden, trotz oder vielleicht wegen der Schärfe der mathematischen Entwicklungen den Stoff so zu gestalten, daß ein Eindringen und Vorwärtsschreiten bei normaler mathematischer Begabung leicht möglich ist. Der Umfang des Werkes entspricht dem für den Ingenieur hinreichenden Wissensgebiete und beschränkt sich bis auf zwei Ausnahmen auf elementare Funktionen. Die Anwendung der Differentialrechnung auf einige Probleme der analytischen Geometrie und der Funktionenlehre sowie das Wichtigste über Differentialgleichungen geben dem ganzen eine glückliche Abrundung. Ferner trägt zu dem guten Eindruck, den das Werk macht, der vorzügliche Schriftsatz und die übersichtliche Anordnung nicht wenig bei. Wir können das Werk allen, welche sich die Grundlagen der höheren Mathematik zu eigen machen wollen, als vorzügliches Handbuch empfehlen. Kt.

Eisenbeton und umschnürter Beton (Beton fretté) in den einfacheren Anwendungsformen. Von Oberingenieur A. Kleinvogel. Mit 88 Abbildungen und zahlreichen Tabellen. — Leipzig, Carl Scholtze Verlag (W. Junghans). Gebunden 5 *M*.

Der Eisenbeton hat als moderne Bauweise seit der kurzen Zeit seiner behördlichen Zulassung in Deutschland eine ungeahnt schnelle Verbreitung gefunden und interessiert dementsprechend auch die Marine bei ihren Bauten und Befestigungen. Von den Anfängen einer Versuchskonstruktion bis zur Verwendung dieses Verbundkörpers zu den kompliziertesten Baukonstruktionen und selbständigen Bauwerken auf Grund wissenschaftlicher Berechnungsmethoden, vom „Lambotschen Kahn" der Pariser Weltausstellung von 1855 bis zur Anfertigung von Kriegsprähmen für die italienische Marine sowie bis zum Silospeicher und zum Kirchenkuppelbau sind kaum 50 Jahre verstrichen.

Die deutsche Literatur auf dem Gebiete des Eisenbetonbaus hat zwar schon einen nicht unbeträchtlichen Umfang angenommen, aber von den Lehrbüchern stammen nur wenige, wie das vorliegende, aus der Feder eines mitten in der Ausführung der erwähnten genialen Bauwerke stehenden Ingenieurs, der sich bereits einen Namen in der Eisenbetonliteratur erworben hat.

Das übersichtlich geschriebene Buch ist für den angehenden Eisenbetonfachmann bestimmt und behandelt daher die einfacheren Konstruktionsteile in leicht faßlicher Weise unter Vermeidung aller unnötigen Formeln. Unterstützt durch zahlreiche Beispiele für Entwurf und Berechnung von Eisenbetonkonstruktionen finden die zu beachtenden Grundsätze Erläuterung und Anwendung.

Die Heißdampf-Schiffsmaschine. Von Carl Fred Holmboe. — Berlin 1910. Verlag von Wilhelm Ernst & Sohn. — Preis geheftet 3,20 *M*.

Diesem Werke, dessen Verfasser reiche Erfahrungen auf dem Gebiete des Heißdampfmaschinenbaues besitzt, ist eine recht große Verbreitung zu wünschen. Gestützt auf einen vorangehenden physikalisch-mathematischen Teil, in dem die Theorie des überhitzten Wasserdampfes kurz wiedergegeben wird, deutet der Verfasser die Verfahren an, die der Ingenieur anzuwenden hat, um zu einem möglichst vollkommenen Entwurf einer Heißdampfmaschine zu gelangen. Durch die Beifügung der notwendigen Tabellen, experimentell ermittelter Daten und Konstruktionsangaben, sowie die Mitteilung eigener Erfahrungen des Verfassers wird die Darstellung in glücklicher Weise

Digitized by Google

ergänzt. Als besonders bemerkenswert erwähnen wir die Abschnitte über Ventilsteuerungen und über die wirtschaftliche Bedeutung des Heißdampfes. Wir glauben, daß dieses Werk von Schiffsmaschinenkonstrukteuren gern und oft zu Rate gezogen werden wird und daß der Verfasser seinen Wunsch, das Werk möge die Verbreitung der Heißdampfmaschine als Schiffsmotor fördern helfen, erfüllt sehen wird. Kt.

Eine Reise durch die deutschen Kolonien. Herausgegeben von der illustrierten Zeitschrift „Kolonie und Heimat". II. Band: Kamerun. Mit 2 Karten und 209 Abbildungen, darunter 14 ganzseitigen Bildern. — Berlin, Verlag kolonialpolitischer Zeitschriften G. m. b. H. — In Leinwand gebunden mit farbiger Deckelzeichnung, Preis 5 *M*.

Die Zeitschrift „Kolonie und Heimat" hat ihrem ersten Bande über Ostafrika — vgl. „Marine-Rundschau", 1909, S. 1453, Heft 12 — jetzt den zweiten Band über Kamerun folgen lassen. Das gleichfalls in Atlasform gehaltene sehr gute Illustrationswerk gibt in kurzen, in sich abgeschlossenen Abschnitten, welche den vorzüglich ausgeführten Bildern gegenüberstehen, einen Überblick über Land und Leute von Kamerun. Das mit bezug auf Inhalt und Ausführung als billig zu bezeichnende Werk eignet sich sehr gut zu Unterrichts- und Geschenkzwecken. Frk.

Die Landgesellschaften in den deutschen Schutzgebieten. Denkschrift zur kolonialen Landfrage von Dr. Herbert Jäckel. — Verlag von Gustav Fischer, Jena 1909.

Die Frage der Landgesellschaften ist eine außerordentlich schwierige, gleichwohl wird man ihr Studium, wenn sie auch insbesondere in jüngster Zeit im höchsten Grade „aktuell" waren, billig den Interessenten überlassen dürfen. Auch wir sehen deshalb davon ab, uns im einzelnen mit dem Inhalt des sehr fleißigen Buches: der Entstehung dieser Gesellschaften und den vielen bei ihrer wirtschaftlichen Entwicklung gemachten Fehlern näher zu beschäftigen, und beschränken uns auf einen Hinweis auf seinen Schluß. Auch wenn, so führt der Verfasser aus, die wirtschaftliche Erschließung der Kolonien klug erwogen und gewissenhaft durchgeführt wurde, ist doch nicht in Bälde auf eine Verzinsung des investierten Kapitals zu rechnen, es sei denn, daß man darunter eine gesteigerte Rohstofflieferung an die Heimat und den vermehrten Absatz heimischer Erzeugnisse an die Kolonie versteht. Immer aber erfordert diese Arbeit einen von keinem Schwanken unterbrochenen, festen, einheitlichen Willen. Gerade in dieser Beziehung aber lassen wir Deutschen es bei unseren Kolonisationsbestrebungen nur allzusehr fehlen. Trotz des geeinigten Reiches haben wir noch viel zu wenig gelernt, selbständig unseren eigenen Weg zu gehen; Gesetz und Verordnung sollen helfen, wo die wirtschaftlichen Kräfte aus sich selbst heraus walten müßten.

R. Meyer: **Reiseeindrücke vom Kongo und den portugiesischen Kolonien Westafrikas.** — Deutscher Kolonialverlag (G. Meinecke), Berlin W30. — Preis 1 *M*.

Auf der Heimreise aus amtlicher Stellung in Kamerun macht der Verfasser einen Umweg über den Küstenbezirk des Kongostaates und Angola. Er benutzte die Liegetage des Schiffes zu Ausflügen ins Innere und gewann so einen Einblick in die kolonisatorische Arbeit der Portugiesen, die ihn mit aufrichtiger Bewunderung erfüllt und zu nicht immer ganz zu unseren Gunsten ausschlagenden Vergleichen mit unserer eigenen kolonisatorischen Arbeit veranlaßt. Verbindungen verschiedener Art und freundliches Entgegenkommen boten ihm Gelegenheit, mehr zu sehen, als dies sonst bei so flüchtiger Berührung möglich ist. So erwacht auch in dem Leser die Hochachtung vor der Kolonisatorenarbeit, die das kleine und zur Zeit scheinbar im Rückgange begriffene Volk der Portugiesen geleistet hat; das kleine Buch ist zur Erweiterung unseres Gesichtskreises sehr geeignet.

Digitized by Google

Wanderungen in Persien. Erlebtes und Erschautes von Dr. Hugo Grothe. Mit 50 Illustrationen. — Allgemeiner Verein für deutsche Literatur, Berlin SW68. — Preis 6 *M*, elegant gebunden 7,50 *M*.

Dr. Grothes Buch ist eine erwünschte Ergänzung zu den Schilderungen des Generals v. Hoffmeister — Kairo, Bagdad, Konstantinopel — „Marine-Rundschau" 1910, S. 155. Während uns Hoffmeister bis an den Tigris führt, lehrt uns Grothe die Länder östlich dieses Stromes nach der geographischen Seite wie hinsichtlich ihrer Bevölkerung und kulturellen Entwicklung kennen. Im Anschluß daran schildert Dr. Grothe die gegenwärtigen für das Abendland keineswegs bedeutungslosen politischen Zustände Persiens und ihren voraussichtlichen Werdegang ebenso wie den Einfluß, den England und Rußland auf diese Gebiete bereits gewonnen haben und noch weiterhin zu gewinnen trachten. Das Buch, das über eine bloße Unterhaltungslektüre erheblich hinausragt, wird sich für das Studium der Verhältnisse des gegenwärtigen persischen Reiches und seiner Entwicklung als vollkommen ausreichend erweisen.

Florian Hagen: **Marmorfunde in Deutsch-Südwestafrika.** Koloniale Abhandlungen, Heft 32/33. — Verlag Wilhelm Süsserott, Berlin W30. — Preis 80 Pf.

Ein Syndikat zur Übernahme der Konzessionen für die Ausbeutung der Marmorbrüche in Südwestafrika entsendete den Verfasser der vorbenannten kleinen Schrift zur Erstattung eines Gutachens in das Schutzgebiet. Dieses Gutachten gewährt auch dem Fernstehenden einen neuen Einblick in die Verhältnisse und damit die Überzeugung, daß dieses Schutzgebiet die Opfer wert war und unsere wertvollste koloniale Errungenschaft zu werden verspricht. Die reichen und schönen Marmorvorkommen liegen zum größten Teile so, daß ihre Ausbeute ohne erhebliche Unkosten möglich und der Transport nach der Küste keineswegs unlohnend ist. Wo die Verhältnisse ungünstiger liegen, ermutigt die Qualität des Steines in Farbe und Aderung zur Erschließung der Brüche. Bei dem jetzt wohl ganz allgemein verbreiteten Interesse an den kolonialen Fragen darf Florian Hagens Schrift auf einen großen Leserkreis rechnen.

Religion und Kultus der Chinesen. Von Wilhelm Grube. — Leipzig, Verlag von Rudolf Haupt. — Preis 3 *M*, gebunden 3,75 *M*.

Das von Professor Grube behandelte Thema dürfte unserem Leserkreise in seinen Einzelheiten zwar fern liegen, ihm aber doch, wenn ihn sein Beruf zu den alten Kulturstätten des Reiches der Mitte führt, des Interessanten genug bieten. Uns erscheint besonders bezeichnend der Satz auf Seite 79 unten, wonach: „eine Religion von solcher Beschaffenheit die Existenz eines fertig organisierten Staatswesens mit einer monarchischen Spitze und einer wohlgegliederten Beamtenhierarchie voraussetzt", während der Ahnenkult eine ältere, gleichsam prähistorische Entwicklungsphase darstellt. Es wird uns auf diese Weise das konservative Moment in der chinesischen Entwicklung am besten verständlich. Das Buch ist aus dem literarischen Nachlaß des Professor Grube von Johannes Moser veröffentlicht worden.

Die Industrialisierung Chinas. Von Dr. Waldemar Koch. — Berlin 1910 bei Julius Springer. — Preis 2,40 *M*.

Der Verfasser führt aus, daß China im Hinblick auf seine passive Zahlungsbilanz genötigt ist, wenn es der immer tieferen Verarmung und Verschuldung entgegenarbeiten will, zur Industrialisierung überzugehen. Er untersucht sodann Punkt für Punkt die Voraussetzungen, die für einen solchen Übergang vorhanden sind. China ist reich an Bodenschätzen und Arbeitskräften, aber diese letzteren sind infolge jahrtausendelanger Gewöhnung zur Fabrikarbeit sehr wenig geeignet. Ebensowenig ist der Kaufmann mit seinen Angestellten bis auf weiteres ein gefährlicher Wettbewerber.

Digitized by Google

Der tief begründete Fremdenhaß sowie der Wunsch, alles selber zu machen und der Wahn, alles besser zu können, erweisen sich beide als bedeutungsvolle Hinderungsgründe gegen einen nachhaltigen Aufschwung. Berücksichtigt man weiter den Einfluß der Beamtenschaft und der Notabeln, die den eigenen Landsleuten wie den Fremden einen rationellen Betrieb verleiden, so ergibt sich, daß jedenfalls, bis China sich selbst zu einem vollständigen Umschwung seiner Auffassungen durcharbeitet, die „gelbe Gefahr" von dieser Seite noch in weitem Felde ist. Die zum Schluß an den einzelnen Zweigen gewerblicher Betätigung durchgeführte, mit Zahlen und anderem Material sorgfältig belegte Einzeldarstellung der oben allgemein erörterten Verhältnisse macht das nicht zu umfangreiche Buch zu einer wertvollen und sehr lesenswerten Ergänzung des vorhandenen literarischen Materials.

Biologisches Skizzenbuch für die Adria. Von Dr. Adolf Steuer, Privatdozenten an der Universität Innsbruck. Mit 80 Abbildungen im Text und Buchschmuck vom Verfasser. — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig. — Preis 2 *M*.

Ein Wegweiser in Botanik und Zoologie für Besucher der Küsten des Mittelmeeres. Interessenten werden die durch zahlreiche Abbildungen unterstützten Beschreibungen von Tieren und Pflanzen der Adria gern lesen. Das Buch ist auch für Schülerbibliotheken geeignet. Frk.

Siwah, die Oase des Sonnengottes in der Libyschen Wüste. Von J. C. Ewald Falls. Mit 25 Abbildungen nach Originalaufnahmen. — Mainz 1910. Verlag Kirchheim & Co. Lex. 8° (48 Seiten). — Preis 2 *M*.

Der Verfasser hatte Gelegenheit, an der Reise des Khedive von Ägypten durch die Lybische Wüste nach der durch den Fanatismus ihrer Eingeborenen berüchtigten Oase Siwah im Jahre 1906 teilzunehmen, und schildert seine Eindrücke auf der Reise und von der Oase unter Beigabe gut ausgeführter photographischer Aufnahmen. Frk.

Von Flemmings **„namentreuen (idionomatographischen) Länderkarten"**, deren Besonderheiten wir im laufenden Jahrgang (Februarheft, S. 295) schilderten, sind zwei neue Blätter, „Frankreich" und „Italien", erschienen. Die beiden Amerika, Deutschland und Österreich-Ungarn, die Balkanstaaten, Asien und Afrika sollen in Kürze folgen. Wir machen aufs neue auf dieses zweckmäßige Hilfsmittel aufmerksam, das wohl sicher einem dringenden Bedürfnis des Verkehrs seinen Ursprung verdankt. — Preis des Blattes 3,50 *M*. Format 100 : 80.

Der **Kalender des Deutschen Flotten-Vereins** liegt für **1911** vor; zum zweiten Male in seinem gegenwärtigen Gewande, zum vierten Male — wenn wir uns recht erinnern — in Buchform. Nachdem Admiral Plüddemann aus dem Leben geschieden, dürfte der Flotten-Vereins-Kalender nun vielleicht allein das Feld beherrschen, und wir fühlen uns verpflichtet, anzuerkennen, daß diese Alleinherrschaft eine wohlverdiente wäre. Mit nur gutem Text und gut ausgewählten Bildern bietet er auch für höher gestellte Ansprüche einen wohlgeeigneten Lesestoff. Der Preis beträgt nur 50 Pfennig, so daß seine weiteste Verbreitung ermöglicht ist.

Das **Jahrbuch über die deutschen Kolonien** — Verlag von G. D. Baedeker, Essen — (siehe „Marine-Rundschau", 1909, S. 1180) liegt zum dritten Male vor, ausgestattet mit einem Porträt von Karl Supf und mehreren Karten und Kärtchen. Das Jahrbuch bringt wiederum einen für die Erweiterung unserer Kenntnis der Schutzgebiete höchst wertvollen Inhalt, außerdem Aufsätze aus der Kolonialgeschichte und zum Schluß von Dr. Paul Rohrbach bearbeitete statistische Tabellen, die sich bei

Digitized by Google

Fortsetzung des Jahrbuches zu einem selbständigen statistischen Teil ausgestalten sollen. Diese Tabellen enthalten u. a. eine Bevölkerungsstatistik, eine Handelsstatistik, einen dem Etat entlehnten Überblick über die Einnahmen und Ausgaben der Schutzgebiete und endlich eine Übersicht über Kapital, Erträgnisse und Kurse deutscher Kolonialwerte, die insbesondere für die südwestafrikanischen Werte, aber auch für die Südseeanlagen hoffnungsvolle Zahlen zeigt. Das Buch, zu dessen Mitarbeitern nur berufenste Namen zählen, ist gewiß für die unmittelbar Beteiligten von erheblichem Wert, bietet aber auch Außenstehenden sehr viel Neues und Interessantes, umsomehr als jedem Bearbeiter freie Hand zur Darlegung seines Standpunktes gelassen ist, so daß dem Leser Gelegenheit zur Bildung eines eigenen Urteils geboten ist. Auch diesmal bietet ein 14 Seiten umfassendes Personen- und Sachregister einen sehr erwünschten Anhalt für die Benutzung des Werkes.

Für **1910** liegt das **Jahrbuch für Volks- und Jugendspiele** in seinem neunzehnten Jahrgange vor — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig-Berlin —, das wir alljährlich zu erwähnen uns verpflichtet fühlten. Uns berührte bei Durchsicht vor allem der Aufsatz über „Leibesübungen und Bodenspekulation", eine herbe Klage über die Verkümmerung, der unser Volksleben ausgesetzt ist, weil die Bodenspekulation überall bis in die weiteste Umgebung der Großstädte hin das letzte grüne Plätzchen vernichtet, um es mit „hochherrschaftlichen Wohnungen" zu besetzen. Der reiche Inhalt des Jahrbuches ist wohlgeeignet, auch über den eigentlichen Kreis der Interessenten hinaus die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken. — Preis 3 *M*.

Die Schrift **„Spielnachmittage"** von Hofrat Professor H. Raydt — Verlag von B. G. Teubner, Leipzig-Berlin; Preis 2,40 *M* — liegt in ihrer dritten Auflage vor. Vgl. frühere Besprechungen: Jahrgang 1905, S. 1552 und Jahrgang 1907, S. 1361. Sehr erfreulich ist es, daß der Verfasser berichten kann: „daß wir in den letzten Jahren auf dem Wege freiwilliger Spiele weiter gekommen sind", aber man wird ihm beistimmen müssen, daß das Ziel der allgemein verbindliche Spielnachmittag bleiben muß. Aus eigener Erfahrung fügen wir hinzu, daß hierbei die Schule mit der Zulassung der Entschuldigungen so harthörig wie möglich sein sollte. Nur so wird man der „ungeselligen Einlinge" und der allzu zärtlichen Mütter Herr werden. Unser ganzes Leben erfordert die Einordnung, vielfach die Unterordnung, ein großer Segen wäre es deshalb, wenn den „Einlingen" diese bittere Lebenspflicht auf den Spielnachmittagen spielend beigebracht würde.

Von den Schriften von Max Eyth — siehe „Marine-Rundschau", 1910, S. 588 — liegen uns zwei neue Bände vor. Den einen, „Im Strom unserer Zeit" (I. II.), erinnert sich Referent schon vor wenigstens 40 Jahren im elterlichen Hause gelesen zu haben; er hat in dieser langen Zeit beispielsweise in den Schilderungen von der Londoner Weltausstellung von 1862 noch nichts von seiner Frische und, wenn der Ausdruck gestattet ist, von seiner Aktuellität eingebüßt. Gewissermaßen eine Fortsetzung von „Hinter Pflug und Schraubstock" — siehe oben — schildert dieser Band die Freuden und Leiden, die Sorgen und Hoffnungen des Ingenieurs, der im fremden Land und unter den schwierigsten Verhältnissen sein Werk lebendig vorführen und ihm zugleich wirtschaftlich die Pfade eröffnen und ebnen soll. Der zweite Band, „Feierstunden", zeigt anderseits, wie gerade die harte und schwere Arbeit hinter dem Schraubstock und der Gleichklang der sich bewegenden Maschine geeignet sind, die Gedanken in schönere Gefilde schweifen zu lassen und dem, was ein empfängliches Gemüt hier empfindet, poetische Form zu geben. Wie in den beiden früher benannten Romanen zeigt sich Eyth auch hier — in seinen Jugendarbeiten — als ein Meister

Digitized by Google

nach Form und Inhalt. Wir möchten auch diese beiden Bände nachhaltig den Verwaltern unserer Mannschaftsbibliotheken und gleichzeitig für die Arbeiterbüchereien empfehlen. Gerade für die letzteren werden die Schriften Eyths einen nach allen Richtungen geeigneten und sicher mit Begierde gelesenen Zuwachs bilden.

Die Vorschriften über die Führung und Behandlung des Schiffstagebuchs. Von K. Herrmann. — R. v. Deckers Verlag (G. Schenk, Königl. Hofbuchhändler. — Preis 0,80 *M*.

Mit einer Zusammenstellung der Vorschriften über Führung und Behandlung des Schiffstagebuchs gibt der Verfasser Auszüge aus den in Betracht kommenden Gesetzen und Verordnungen sowie Musterbeispiele für Beurkundungen an Bord.

Für Führer von Handelsschiffen ist das Buch ein nicht zu unterschätzendes Nachschlagewerk. **Frk.**

Seevolk. Erzählungen aus meinem Seemannsleben. Von John William Nylander. — Verlag von Georg Merseburger in Leipzig. — Preis 2,50 *M*, in Segelleinen gebunden 3,50 *M*.

Der Verfasser schildert aus seinen Reiseerlebnissen auf Kauffahrteischiffen aller Nationen einzelne besonders interessante Abschnitte. Das mit dem Literaturpreis der finnischen Regierung ausgezeichnete Buch eignet sich gut für Schiffsbibliotheken und wird gern gelesen werden. **Frk.**

Von dem Werke **„Die Franzosenzeit in deutschen Landen"**, herausgegeben von Friedrich Schulze, R. Voigtländers Verlag in Leipzig (vgl. Aprilheft, S. 548), liegen uns die Lieferungen 2 und 3 (je 1 *M*) vor. Wir behalten uns vor, später ausführlicher auf das interessante Sammelwerk zurückzukommen.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Andrées Geographie des Welthandels. 1. Band. Frankfurt a. M. 1910. H. Keller. 18,00 *M*.

* Arent, A.: Argentinien, ein Land der Zukunft. Leipzig-Naunhof 1910. B. Schönfelder. 3,00 *M*.

* Heere und Flotten aller Staaten der Erde. Jahrgang 1910. Berlin 1910. Zuckschwerdt & Co. 80 Pf.

* Messum, St. V. S. C.: Hydrographic surveying. London 1910. Ch. Griffin & Co. 12 s.

* Paullin, Ch. O.: Commodore John Rodgers 1773—1838. Cleveland 1910. A. H. Clark.

* Perry, Prof. Dr. J.: Höhere Analysis für Ingenieure. 2. Auflage. Leipzig und Berlin 1910. B. G. Teubner. 13,00 *M*.

* Rohrbach, P.: Deutsche Kulturaufgaben in China. Berlin-Schöneberg 1910. Buchverlag der „Hilfe". 1,00 *M*.

Seignobos, Prof. Dr. Ch.: Politische Geschichte des modernen Europa. Leipzig 1910. Dr. W. Klinkhardt. 12,00 *M*.

Digitized by Google

Techen, F.: Wismar im Mittelalter.
Leipzig 1910. Duncker & Humblot. 1,00 M.

* Transactions of the society of naval architects and marine engineers. Vol. XVII. 1909. — New York 1910. Office of the Society Engineering. 60,00 M.

Weisengrün, Dr. P.: Englands wirtschaftliche Zukunft.
München und Leipzig 1910. Hans Sachs-Verlag. 1,00 M.

* Wiel, A.: The navy of Venice. — London 1910. J. Murray. 15 s.

* Wilson, G. G. and Tucker, G. F.: International law. 5. Edition.
New York 1910. Silver, Burdett & Cop. 12 s.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Le croiseur-éclaireur brésilien »Rio Grande do Sul« et »Bahia«.	Y., 14. 5. 10; E., 20. 5. 10.
H. M. battleship »Hercules«.	Eg., 13. 5. 10; E., 13. 5., 3. 6. 10; S. W., 18. 5. 10.
The design of manoeuvring gear for marine steam turbines.	E., 13. 5. 10.
Steam turbine rotor construction.	Ebenda.
Launch of the »Florida«.	S. A., 7. 5., 21. 5. 10; A. N. J., 14. 5. 10; A. a. N. R., 21. 5. 10.
The A. E. G. steam-turbine.	Eg., 20. 5. 10.
The new Russian battleships.	Ebenda.
Neuere Konstruktionen von Dampfturbinen.	Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., 1910, Nr. 21.
Berechnung als Grundlage der Konstruktion von Geschützunterbauten.	S., Jahrg. 11, Nr. 16.
Die im Jahre 1909 vom Stapel gelaufenen und auf Stapel gelegten Kriegschiffe.	Ebenda.
Moderner Schiffbau in Japan.	U., Jahrg. 12, Nr. 9.
Le lancement du »Cavalier«.	La Vie Maritime, 25. 5. 10.
Les turbines à vapeur des nouveaux destroyers américains.	Y., 28. 5. 10.
Steam trials of H. M. S. »Glasgow«.	Eg., 27. 5. 10.
Impulse and reaction marine steam turbines.	E., 27. 5., 3. 6. 10.
Le lancement du cuirassé »Vergniaud«.	M. F., Mai 1910.
Problems in marine construction.	S. A. Suppl., 21. 5. 10.
The Argentine Dreadnoughts.	M. E., Mai 1910.
Roftungen in Dampfkesseln und ihre Aufklärung.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 22.
A boiler-testing installation and the economical combustion of fuel.	Eg., 3. 6. 10.
The Brazilian battleship »São Paulo« on her full-power trial.	Ebenda.
Kriegs- und Handelsschiffbau der Welt 1909.	M. S., 1910, Nr. 6.
Le type »Jean-Bart«.	M. d. F., 1910, Nr. 23.

Digitized by Google

The comparative trials of the American scouts.	E., 3. 6. 10.
Forty years' progress in the displacement and speed of warships.	Ebenda.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Bombenkanonen.	K. T., 1910, Nr. 5.
Abelsche Wärmeprobe von Schießbaumwolle und Nitroglyzerin.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 10, 11.
Patronen mit Spitzgeschossen und Progressivpulver.	Ebenda. Nr. 10.
Nitro-cellulose powder for naval purposes.	Eg., 20. 5. 10.
Rifle shooting at sea.	Nautical Magazine, Juni 1910.
Über die Rohrausnutzung und die Lebensdauer schwerer Geschützrohre.	Stahl und Eisen, 1910, Nr. 21.
Prüfung von Explosivstoffen in den verschiedenen Staaten.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 11.
Nogle traek af de militaere spraengstoffers historie.	T. f. S., Juni 1910.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Submarine boats.	Nautical Magazine, Juni 1910.
Le croiseur porte-mines »Vulcano«.	Y., 4. 6. 10.
The French destroyer »Voltigeur«.	E., 3. 6. 10; S., Jahrg. 11, Nr. 17.
The submarine menace. Is the battleship doomed?	N. M. R., 8. 6. 10.
La distance de lancement des torpilles automobiles.	Y., 11. 6. 10.
How to escape from a sunken submarine.	S. A., 4. 6. 10.
Stability of submarines.	A. a. N. R., 28. 5. 10.

Küstenverteidigung, Landungen.

Der Küstenkrieg.	U., Jahrg. 12, Nr. 9.

Marine- und militärische Fragen.

La formation et l'utilisation des officiers canonniers.	Y., 14. 5. 10.
The battleship of the future.	S. A. Suppl., 7. 5. 10.
Entwicklung der Waffen des Seekrieges.	K. T., 1910, Nr. 5.
Die italienische Luftflotte.	N. M. B., 1910, Nr. 19.
The naval war staff controversy.	N. M. R., 18. 5. 10.
The French navy.	Ebenda.
The world's warships. Comparative strength.	Ebenda.
Marinha de guerra do Brazil.	Revista Maritima Brazileira, März 1910.
La répartition des forces navales françaises en 1911.	Y., 21. 5. 10.
Entwicklung der chilenischen Wehrkraft.	M. W., 1910, Beiheft 5.
Der Oberbefehl in Frankreich über Heer und Flotte.	U., Jahrg. 12., Nr. 9.
Le haut commandement.	La Vie Maritime, 25. 5. 10.
Canada's navy.	A. N. G., 28. 5. 10; N. L. J., Juni 1910.
Quelques réformes navales.	M. F., Mai 1910.
Le personnel de la marine anglaise.	Ebenda.
Naval training.	N. M. R., 1. 6. 10.

Digitized by Google

Aeroplane versus dirigible.	Eg., 3. 6. 10.
Battleship versus torpedo: a forecast of developments.	U. S. M., Juni 1910.
The Dilke return.	Ebenda.
Paris, die größte Festung der Welt.	I. R. A. F., 1910, Beiheft 119.
Zur Frage über das Flottenpersonal.	M. Sb., 1910, Nr. 4.
Das Schlachtschiff der Zukunft.	M. S., 1910, Nr. 6.
Fünfzehn Schiffe der „Braunschweig"-Klasse gegen acht „Satsuma".	Ebenda.
The ram in naval warfare.	N. M. R., 8. 6. 10.
Admiralty critics.	Ebenda.
Junior naval officer's training.	A. N. G., 11. 6. 10.
Singapore as a naval base.	A. a. N. R., 28. 5. 10.
Die Murman-Küste und ihre Häfen für Handels- und Kriegszwecke.	M. G., Juni 1910.
England's naval strength.	S. W., 25. 5. 10.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

An Austrian naval programme.	E., 13. 5. 10.
Die Notwendigkeit eines Flottengesetzes.	D. A., 1910, Nr. 15.
England in the Mediterranean.	N. M. R., 18. 5., 1. 6. 10.
Greater Britain's naval resources.	N. M. R., 25. 5. 10.
La politique navale.	La Vie Maritime, 25. 5. 10. M. F., Mai 1910.
A lesson in invasion.	U. S. M., Juni 1910.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Küstenkanal Köln—Emden—Hamburg.	Das Schiff, 20. 5. 10; Sk., 1910, Nr. 11.
Der Hafen von Constantza.	Prometheus, Nr. 1073.
Mitsu-Bishi dockyard and engine works.	Eg., 20. 5. 10.
Großschiffahrtsweg Berlin—Stettin.	Zentralbl. d. Bauverwalt., 1910, Nr. 41.
Kreiselpumpen für Trockendocks und Schwimmdocks.	S., Jahrg. 11, Nr. 16.
Breakwaters at Vornpör and Hanstholm, Jütland.	Eg., 27. 5. 10.
Present conditions at Panama.	E., 27. 5., 3. 6. 10.
Die Entwicklung der Schwimmkrane.	S., Jahrg. 11, Nr. 17.
Hafenanlage in Swakopmund.	A. H., 1910, Nr. 6.

Sanitätswesen.

Gehörorgane und Militärdienst.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 10, 11.
Désinfection du Borda par l'appareil Marot.	A. M. N., Mai 1910.
Instruction du sous-secrétaire d'état sur les installations hospitalières à bord des bâtiments de combat.	Ebenda.
Beriberi-Forschungen in den niederländisch-ostindischen Kolonien.	S. T. H., 1910, Beiheft 3.
Über die Erreger der epidemischen Darmerkrankungen Tsingtaus.	S. T. H., 1910, Nr. 11.
Übungssanitätskästen.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 11.

Digitized by Google

Verwaltungsangelegenheiten.

Une note d'histoire administrative.	M. F., Mai 1910.
Die militärische Verpflegungswirtschaft im Frieden.	Annalen des Deutschen Reichs, 1910, Nr. 5.

Rechtsfragen.

Contraband of war. The law of blockade.	N. M. R., 18. 5., 25. 5. 10.
Das Seestraßenrecht der Kriegschiffe.	H., 1910, Nr. 22.

Kolonialfragen.

Die südafrikanische Union.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 13, 14.
Übersiedlung in das überseeische Deutschland.	Ebenda. Nr. 13, 14, 17.
Verwaltungsorganisation in Niederländisch-Indien.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1910, Nr. 5.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Die Cowes-Woche und die internationalen Wettfahrten der Europa-Woche.	Wassersport, 1910, Nr. 20.
Die deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettfahrten 1911.	Ebenda.
Tourenkreuzer nach dem I. Preisausschreiben der „Yacht".	D. Y., 1910, Nr. 11.
Monaco-Boote.	Das Motorboot, 1910, Nr. 11.
„Zukunft", Kreuzeryacht im Fischerboot-Typ für die Yachtschule des K. Y. C.	Wassersport, 1910, Nr. 21.
Die Beteiligung der Nationen an den internationalen Rennklassen.	D. Y., 1910, Nr. 12.
Die nationale Jollenklasse.	Ebenda.
Die Kieler Woche 1910.	Wassersport, 1910, Nr. 22.
Straßenrecht und Wettsegelbestimmungen.	Ebenda. Nr. 23.

Geschichtliches.

Kriegserinnerungen aus dem Jahre 1864: Missunde. Düppel. Alsen.	Preuß. Jahrbücher, Band 140, S. 413.
Der Feldzug des Jahres 1854 in der Ostsee.	M. Sb., 1910, Nr. 4.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie

Das neue Telefunkensystem.	Elektrotechn. Zeitschr., 1910, Nr. 20.
Neuere Gleichstrom-Turbogeneratoren mit besonderer Berücksichtigung ihrer Anwendung auf Schiffen.	S., Jahrg. 11, Nr. 16.
Electric light on board ship.	N. M. R., 1. 6. 10.
Wireless telegraphy.	Ebenda.
Über Ölfeuerung auf Kriegschiffen.	D. F., 1910, Nr. 6.

Nautische Fragen.

Die Geschwindigkeit der Stürme.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 115.
Die Leuchtfeuer der Gegenwart.	Prometheus, Nr. 1074, 1075.
Rudermanöver im Nebel.	H., 1910, Nr. 21.
Funkentelegraphische Zeitsignale.	H., 1910, Nr. 22; A. H., 1910, Nr. 6.
Measuring instruments of long ago.	S. A. Suppl., 28. 5., 4. 6. 10.
Nebelsignale.	D. F., 1910, Nr. 6.
Compass deviations.	S. A. Suppl., 4. 6. 10.

Digitized by Google

Ortsbestimmung im Polargebiete.	A. H., 1910, Nr. 6.
Astronomische Ortsbestimmung nach Horizontalwinkeln.	Ebenda.
Astronomische Ortsbestimmung bei unbekanntem Loggeort.	Ebenda.
Verhalten der Chronometer mit der Zeit in bezug auf Güte.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Ruderbälle auf Handelsdampfern zur Vorbeugung gegen Zusammenstöße.	Sf., 1910, Nr. 10.
Les règlements de la marine marchande en Angleterre et en France.	La Vie Maritime, 25. 5. 10.
America's merchant shipping.	Nautical Magazine, Juni 1910.

Handels- und Verkehrswesen.

Deutschlands Handel 1909.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 115; Export, 1910, Nr. 21.
The elements of modern commerce protection.	U. S. M., Juni 1910.
Handel und Verkehr von Sierra Leone.	Archiv für Post und Telegraphie, 1910, Nr. 10.
Die Wolga als Verkehrsweg.	Ebenda.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Canot de sauvetage à pétrole.	Genie Civile, Tome 57, Nr. 2.
Le pêche dans la Mer du Nord.	Ligue Maritime Belge, 15. 5. 10.
Navigation et des pêches maritimes.	R. M., April 1910.
Die deutsche Hochseefischerei.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 115.
La perte du »Pluviôse«.	M. d. F., 1910, Nr. 22, 23; A. N. G., 4. 6. 10; Y., Nr. 4. 6., 11. 6. 10; La Vie Maritime, 10. 6. 10.

Verschiedenes.

Kohlenausfuhr aus England 1909.	M. S., 1910, Nr. 6.
Über schwimmende Feuerlöschmittel in großen Häfen.	Ebenda.
Der Tag von Taku.	D. F., 1910, Nr. 6.

Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
G. A. = Glasers Annalen für Gewerbe und Bauwesen.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Das Torpedoboot.

Seit etwa einem Jahrzehnt bauen wir nur noch sogenannte „große" Torpedoboote, während wir doch sehen, daß andere Staaten um uns herum verschiedene Typen von Torpedobooten entstehen lassen und verwenden. Das Deplacement unsers Typs ist langsam auf etwa 750 Tonnen gestiegen, und hierbei scheinen wir stehen bleiben zu wollen. Häufig ist schon die Frage erörtert worden, ob wir mit unserm Verhalten auf dem richtigen Wege sind, abschließend ist sie schwerlich beantwortet worden. Die Frage beantwortet sich am besten vielleicht dadurch, daß man sich klar macht, welche militärischen Anforderungen billigerweise an ein Torpedoboot zu stellen sind. Andere Staaten (England, Frankreich, Amerika) sollen dabei zum Vergleich herangezogen werden, wobei freilich nicht vergessen werden darf, daß die Anforderungen an das große Torpedoboot (destroyer, contretorpilleur) in den genannten Staaten und besonders in denen, die verschiedene Torpedobootstypen bauen, andere sind und sein können, als wir sie an diesen Typ zu stellen genötigt sind.

Wir können unsere Anforderungen an das Torpedoboot in zwei Hauptgruppen mit folgenden Unterabteilungen einteilen:

A. Hauptforderungen:

1. Hohe Geschwindigkeit,
2. Starke Torpedoarmierung,
3. Geringe Sichtbarkeit und Zielhöhe,
4. Gute Seeeigenschaften,
5. Manövrierfähigkeit.

B. Nebenforderungen:

1. Genügende Artillerie-Armierung,
2. Möglichster Schutz der für das Leben des Bootes wichtigsten Teile.

Die Gruppierung ist willkürlich, sie ist lediglich getroffen, um Vergleichspunkte zu gewinnen. Außerdem wird es dem kritischen Leser ohne weiteres auffallen, daß sich diese Anforderungen, z. B. A 1 mit A 3, und A 3 wieder mit A 4, ganz oder teilweise widersprechen. Das soll keineswegs geleugnet werden. Zweck der folgenden

Digitized by Google

Zeilen wird es u. a. sein, zu untersuchen, inwieweit es uns gelungen ist, in unsern großen Booten die sich widersprechenden Forderungen zu vereinigen und einen günstigen Kompromiß herzustellen.

A. 1. Hohe Geschwindigkeit.

Hohe Geschwindigkeit kann man ohne weiteres als die eigentliche Hauptforderung bezeichnen, ohne deren Erfüllung das Torpedoboot aufhört daseinsberechtigt zu sein. Gleichwohl trat vor einigen Jahren ein Zeitraum ein, während dessen es fraglich erschien, ob es gelingen würde, diese Haupteigenschaft des Torpedobootes weiter so auszubilden, daß es seine Überlegenheit den verschiedenen Schiffstypen, besonders den Kreuzern, gegenüber behielt. Man vergegenwärtige sich, daß es Kreuzer gibt, die 27 kn zu halten vermögen, und man wird die Schwierigkeit ermessen, vor der die Torpedobootskonstrukteure und -Erbauer standen. Wohl gab es jederzeit Boote, die an der Meile die schnellsten Kreuzer zu schlagen vermochten, hier aber handelte es sich darum, in der Dauergeschwindigkeit ein Übergewicht zu schaffen, was unendlich viel schwieriger war. Es kam hinzu, daß man mit der Gewichtsersparnis am Ende war, leichter durften die Konstruktionen keinesfalls werden; zudem waren die Kolbenmaschinen offenbar auf Torpedobooten an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Damals fand die Technik rechtzeitig die Mittel, die das Torpedoboot gebrauchte, seinen Geschwindigkeitsvorsprung zu behaupten, in der Turbine und der Ölfeuerung.

Die Turbine hielt ihren Einzug auf den Torpedobooten gerade zur richtigen Zeit. Noch mehr Pferdestärken in die Kolbenmaschinen hineinzustecken, ohne gleichzeitig die Deplacements wesentlich zu steigern und damit die errungenen Vorteile zum Teil wieder zuzusetzen, war tatsächlich unmöglich, auch hätte man sich auf diesem Wege weit von anderen Grundforderungen, besonders der der äußersten Deplacementsbeschränkung, entfernt. In der Tat stellen die letzten Kolbenmaschinen-Boote aller Marinen das Äußerste dar, was mit diesem Motor zu erreichen war; bei den gewaltigen Gewichten der sich mit großer Geschwindigkeit auf und nieder bewegenden Maschinenteile war es äußerst schwierig, die Maschinen auf den leicht gebauten Booten genügend stark zu fundamentieren und die auftretenden großen Kräfte mit dem zur Verfügung stehenden Gewicht so zu beherrschen, daß eine genügende Betriebssicherheit vorhanden war. Die Probefahrtsleistung mußte außerdem bei der starken Abnutzung der leicht gebauten Maschinen später beträchtlich heruntergehen, eine Erscheinung, die überall auftrat, zum Teil allerdings auch auf andere Ursachen zurückzuführen war.

Es kann zunächst wundernehmen, daß man nicht früher allgemein zur Turbine auf Torpedobooten überging. Die Erfolge der Parsons-Turbine auf den englischen Booten „Viper" und „Cobra" waren doch bekannt, und wenn auch diese Boote wegen ihrer zu leichten Bauart keineswegs ein Erfolg waren, so hatte die Turbine doch Gelegenheit gehabt, auf diesen Booten während ihrer kurzen Lebensdauer ihre gewaltige Leistungsfähigkeit, wenigstens was die Erlangung hoher Geschwindigkeiten betraf, zu zeigen. Diese Turbinenboote liefen bereits im Jahre 1900 bis zu 36 kn. Trotzdem dauerte es bei uns wie anderswo noch eine Reihe von Jahren, ehe die Turbine auf den Torpedobooten eingeführt wurde. Wir versuchten mit berechtigter Zurückhaltung den neuen Motor auf „S 125" (1903) und „G 137" (1905), dann

Digitized by Google

noch einmal auf „V 161" (1907), um erst dann (1908) zum ausschließlichen Turbinenbau für Torpedoboote überzugehen.

Wohl hatte die Marine Grund zu ihrem langsamen Vorgehen, denn der Widerstand war an einzelnen Stellen groß, und gerade da, wo mit der Kolbenmaschine langjährige und sichere Erfolge im Torpedobootsbau errungen waren, war die Abneigung gegen die Neuerung begreiflicherweise am größten. Noch im Jahre 1906 konnte man in zahlreichen technisch gut unterrichteten deutschen Zeitungen lesen, daß „für die neuen großen Torpedoboote Turbinenantrieb nach den schlechten Erfahrungen mit diesem Motor naturgemäß gar nicht mehr in Frage käme".

Anderseits jedoch wurde die Marine in ihrem Streben, die Turbine auf den Torpedobooten einzuführen, auch wirksam unterstützt, und im Jahre 1908 konnte die ganze Jahresquote (12 Boote) unter der Bedingung des Einbaues von Turbinen vergeben werden. „V 162" bis „V 164" erhielten A. E. G.-Turbinen, „S 165" bis „S 168" Melms & Pfenniger-, „G 169" bis „G 172" Parsons-Turbinen, „G 173" Zoelly-Turbinen. Von dieser Zeit an sind nur noch Turbinenboote gebaut und vergeben worden, eine wesentliche Änderung ist nur insofern eingetreten, als auch die Turbinia (Deutsche Parsons-Gesellschaft) veranlaßt wurde, ihren Booten statt 3 Wellen deren 2 zu geben, wodurch auch in diesem Punkte Gleichmäßigkeit und möglichste Anlehnung an die Manövriereigenschaften der mit Kolbenmaschinen ausgerüsteten Boote erzielt wurde.

Die Hauptvorteile, die beim Einbau von Turbinen an Stelle von Kolbenmaschinen auf Torpedobooten angestrebt wurden, waren folgende:

a) Die Möglichkeit, die notwendigerweise zu fordernden Geschwindigkeiten zu verwirklichen. Nach dem Gesagten bedarf dieser Punkt keiner weiteren Ausführung.

b) Geringere Erschütterungen. Es ist einleuchtend, daß die lediglich rotierenden Massen der Turbinen auf ihre Fundamente solche Erschütterungen, wie sie die hin- und hergehenden Massen der Kolbenmaschinen erzeugen, nicht ausüben können. Anderseits darf man sich aber nicht der Illusion hingeben, daß Turbinenboote überhaupt keine Erschütterungen aufweisen. Die hohen Umdrehungszahlen der Propeller erfordern außerordentlich solide Lagerungen der Wellen und der Propeller selbst sowie ein gut versteiftes Hinterschiff; ohne diese Maßnahmen sind auf Turbinenbooten die Erschütterungen bei den höchsten Umdrehungszahlen sehr stark, vielleicht ebenso stark, wie sie auf einem Kolbenmaschinenboot bei gleicher Geschwindigkeit sein würden. Ein Vorteil des Turbinenboots bleibt aber das Fehlen der Schwingungen des ganzen Bootskörpers, wie sie auf Kolbenmaschinenbooten bei einzelnen Fahrtstufen auftraten.

c) Einfachere Bedienung und Instandhaltung. Unter den Hilfsmechanismen, deren die Turbine im Gegensatz zur Kolbenmaschine nicht bedarf, ist es besonders die Umsteuerung, deren Fortfall vorteilhaft ist. In allen Kriegs- und Handelsmarinen traten jährlich eine ganze Reihe von Havarien durch falsche Bedienung dieses wichtigen Mechanismus auf; die Gefahr dieser Bedienungsfehler ist, wie die Erfahrung lehrt, auf Torpedobooten besonders groß, weil mit ihren Maschinen weit mehr manövriert wird, als es auf den anderen Schiffsgattungen der Fall ist. Bei den Turbinen wird das Umsteuern durch das Öffnen und Schließen eines Ventils erreicht; ein Ver-

Digitized by Google

sagen dieser einfachen Einrichtungen und ein Nichtanspringen, wie es bei Kolbenmaschinen vorkommen konnte, ist ausgeschlossen. Ferner kann ohne die geringste Gefahr für die Turbinen von A. K. V. auf A. K. Z. gegangen werden, ein Maschinenmanöver, das auf Kolbenmaschinenbooten nicht unbedenklich war. Die Instandhaltung der Turbinen ist anderseits die denkbar einfachste. Beide Vorteile haben gemeinsam einen weiteren Vorzug der Turbine gezeitigt, nämlich:

d) Personalersparnis. Es war möglich, die Zahl der Wachgänger in der Maschine um zwei Köpfe (Unteroffiziere) zu kürzen. Wenn das im Personaletat der Turbinenboote nicht unmittelbar in die Erscheinung getreten ist, so liegt das daran, daß die Ersparnis durch Mehrverbrauch an anderer Stelle, jedoch außer Zusammenhang mit den Turbinen, wieder aufgezehrt wurde.

e) Geringeres Gewicht. Dem Leser wird bekannt sein, daß eine solche Ersparnis auf Linienschiffen nicht vorhanden ist, auf Torpedobooten ist sie jedoch vorhanden, wenn man, wie das billig ist, das Gewicht pro PS berechnet. So betrug auf „V 161" (T) das Gewicht der Maschinenanlage zwar absolut 3 Tonnen mehr als auf den Schwesterbooten „V 150" bis „V 160" (K); zieht man jedoch in Rechnung, daß „V 150" bis „V 160" durchschnittlich etwa 11 000 PS indizieren, „V 161" dagegen 14 000 PS, und daß die erstgenannten Boote höchstens 30,5 kn erreichten, „V 161" dagegen 32,2 kn gelaufen hat, so ist es ohne weiteres klar, daß der Vorteil auch in diesem Punkte wieder auf seiten der Turbine liegt. Die Gewichtsersparnis in der Maschinenanlage wird auf Turbinenbooten auf 13 bis 16 Prozent gegenüber den Kolbenmaschinenbooten berechnet.

Begreiflicherweise stehen diesen bedeutenden Vorzügen auch Nachteile gegenüber, die kurz geprüft werden müssen, nämlich:

a) Höhere Herstellungskosten. Der Nachteil ist vorhanden und wird der Turbine auch fernerhin, wenn auch in verringertem Maße, anhaften.

b) Eine gewisse Einschränkung der Manövriereigenschaften des Bootes. Ziffernmäßig ausgedrückt sind freilich, wie weiter unten dargetan werden wird, die Manövriereigenschaften der Turbinenboote (Drehkreis, Stoppstrecke, Stoppzeit) genau dieselben wie bei Kolbenmaschinenbooten, jedoch sind einige feinere Unterschiede vorhanden, die nicht zum Vorteil der Turbine ausschlagen. Die Turbinenboote nehmen nämlich erstens die Drehung schlechter auf als Kolbenmaschinenboote. Das kommt erstens daher, daß die Turbinen im Boot zwei große Kreisel darstellen, die bestrebt sind, ihre Drehachse beizubehalten, zweitens — und das ist wohl die Hauptursache — hat es seinen Grund in dem auf Turbinenbooten geringeren Umdrehungsabfall der inneren Schraube bei hart gelegtem Ruder. Wird auf einem Kolbenmaschinenboot das Ruder hart gelegt, so vermindern sich sofort die Umdrehungen der inneren Schraube und demnach auch ihre Leistung von selbst ganz erheblich, ein Umstand, der das „Andrehen" des Bootes, d. h. die Aufnahme der Drehung, wesentlich begünstigt; auf Turbinenbooten ist die Verminderung der Umdrehungen und damit die Abnahme der abgegebenen Leistung dieser Schraube ganz unbedeutend.

Hat die Drehung des Turbinenbootes einmal begonnen, so wird sie genau so schnell ausgeführt wie bei einem Kolbenmaschinenboot, es ist aber nicht zu leugnen,

Digitized by Google

daß das zögernde, gleichsam widerwillige Andrehen der Turbinenboote einen geringen militärischen Nachteil bedeutet, z. B. bei Kollisionsgefahren.

Zweitens liegt das Maximum der Propellerwirkung beim Rückwärtsgehen aus „Fahrt voraus" auf einem späteren Punkt der Stoppzeit und der Stoppstrecke des Bootes als auf Kolbenmaschinenbooten. Turbinenboote nehmen die Fahrt nicht so schnell auf wie Kolbenmaschinenboote, ein Umstand, der bei Kollisionen nachteilig sein kann. Erfolgt eine solche aus „Fahrt voraus" kurz nach dem Rückwärts-Anspringenlassen der Maschinen, so wird das Turbinenboot mehr Zerstörung anrichten als das Kolbenmaschinenboot. Erfolgt sie erst nach geraumer Zeit (etwa $^1/_2$ Min.), so ist das Moment beider Bootsarten gleich.

c) Eine gewisse Verringerung der Ökonomie im Maschinenbetriebe. Gemeint ist die bekannte Eigenschaft der Turbine, den geringsten Dampfverbrauch pro Pferdestärke auf die höchste Fahrtstufe zu legen, während der Dampf- und Kohlenverbrauch auf den niedrigsten Fahrtstufen vergleichsweise ungünstig ist. Nimmt man den geringsten Wirkungsgrad der Turbinenpropeller (etwa 65 Prozent zu 75 Prozent bei K.-Booten) hinzu, so ergibt sich besonders bei geringen Geschwindigkeiten ein für die Turbine recht ungünstiges Bild. So können z. B. Turbinenboote nur schlecht mit einem Kessel fahren, was bei Kolbenmaschinenbooten unbedenklich geschehen kann. Gleichwohl ist dieser Nachteil der Turbine auf Torpedobooten nur bedingt. Er wird nämlich wesentlich vermindert dadurch, daß sich auf den höchsten, also für das Torpedoboot wichtigsten Fahrtstufen die Verhältnisse zugunsten der Turbine umkehren. Bei Fahrten von etwa 19 bis 20 kn ist die Ökonomie beider Motoren die gleiche. Es ist ferner in Betracht zu ziehen, daß Wirkungsgrad der Propeller und Dampfverbrauch bei der Turbine in stetiger Verbesserung begriffen sind, während die Kolbenmaschine am Ende ihrer Entwicklung angelangt sein dürfte.

Daß alle neuen großen Torpedoboote als Hauptmaschinen Turbinen haben, zeigt die am Schluß gegebene Zusammenstellung. Die Turbine wird aber bei der Eroberung der Hauptmotoren der Boote nicht Halt machen; ihre vielen Vorzüge lassen sie geeignet erscheinen, auch das Gebiet der Hilfsmaschinen zu erobern. Der Anfang ist gemacht, die Verdrängung der Kolbendampfmaschine aus dem ganzen Gebiet des Hilfsmaschinenbaus dürfte folgen. Ein Maschinenraum, in dem es hin- und hergehende Maschinenteile, Umsteuerungen usw. überhaupt nicht mehr gibt, wird in absehbarer Zeit den vollen Erfolg der Turbine zur Anschauung bringen.

Die verschiedenen Arten von Turbinen auf Torpedobooten seien kurz gestreift. Im Ausland herrscht noch fast allgemein die Parsons-Turbine (Überdruck-Turbine, drei oder vier Wellen), neben ihr tritt die Curtis-Turbine (Gleichdruck-Turbine, zwei Wellen) konkurrenzfähig auf. Bei uns haben sich neben der Parsons-Turbine verschiedene Ausführungen, die zum Teil eine Fortentwicklung der Parsons-Turbine nach der Richtung verkürzter Baulänge darstellen (Melms & Pfenniger), teils auf der Curtis-Turbine basieren (A. E. G., Zoelly-Germania) eingeführt. Sie alle benutzen im Hochdruckteil die Gleichdruckturbine und das getrennte Turbinensystem, zu dem in letzter Zeit auch Parsons übergegangen ist. Das Charakteristische des Systems ist, daß eine Verbindung der Wellen durch Rohrleitungen usw. unnötig wird, weil

Digitized by Google

jede Welle ihr Turbinensystem für sich hat (Vorwärts- und Rückwärts-Turbine) und die Marschturbinen fehlen. Man kann also zwei voneinander völlig getrennte Maschinenräume anordnen und erhält Boote, die in ihren Manövriereigenschaften den Kolbenmaschinenbooten unter Berücksichtigung der kleinen vorher genannten Unterschiede völlig gleich sind.

Schwerlich wäre aber die Turbine auf dem Torpedoboot zu ihrem Erfolge gekommen, wenn sie nicht von der Ölfeuerung wirksam unterstützt worden wäre. Schon auf den großen Torpedobooten, die noch Kolbenmaschinen hatten, war es äußerst schwierig geworden, den erforderlichen Dampf für hohe Dauerleistungen zu erzeugen. Die Kessel waren sehr groß und ihre Feuerungen recht lang geworden; eine Vermehrung der Kessel unter gleichzeitiger Verkleinerung verbot sich mit Rücksicht auf Raum- und Personalersparnis, und man kann mit Recht sagen, daß man mit der Kohlenfeuerung ganz ähnlich wie mit der Kolbenmaschine an einem Punkt angekommen war, wo es ein Weiter ohne wesentliche Deplacementserhöhung nicht zu geben schien. Trotz weit getriebener Forcierung durch künstlichen Zug wollten die Kessel die nötige Dampfmenge nicht mehr hergeben, weil die Menschenkraft versagte. Wohl auf den Torpedobooten aller Marinen muß das technische Personal, wenn alle Kessel in Betrieb sind, in zwei Wachen, d. h. also, wenn die Leute eine ausreichende Ruhepause haben sollen, in sechsstündiger Schicht vor den Feuern tätig sein; eine dritte Wache kann nicht untergebracht werden. Es ist begreiflich, daß die Kraft auch der bestausgebildeten Heizer zur gleichmäßigen Beschickung der enormen Roststächen 6 Stunden lang nicht mehr vorhalten konnte; ein Geschwindigkeitsabfall, ein Zurückbleiben hinter der höchstmöglichen Leistung war in der Regel unausbleiblich; also mußte eine Heizmethode gefunden werden, die das Boot von der versagenden Menschenkraft bei Erzeugung des Dampfes ganz oder teilweise unabhängig machte. Diese Methode war die Ölheizung. Sie war ja in der Maschinenbautechnik keine Neuerscheinung, in ihrer bisherigen Form (gemischte Feuerung) schien sie jedoch kaum berufen, die gesuchte Abhilfe zu bieten. Sie wurde denn auch auf dem Torpedoboot neuerdings in anderer Form, nämlich als reine Ölheizung, eingeführt. Hierunter soll aber nicht verstanden sein, daß die Torpedoboote von nun an nur noch Ölkessel erhalten, sondern nur, daß derselbe Kessel nur noch entweder für Ölheizung oder für Kohlenheizung gebaut wird. Der Erfolg des reinen Ölkessels war groß. Nicht nur, daß er das Torpedoboot bei Erreichung hoher Dauerleistungen mehr oder weniger unabhängig vom Personal macht, er ermöglicht auch das rauchlose Fahren und das schnelle Forcieren und vergrößert außerdem den Aktionsradius. Das Mehr oder Weniger der Unabhängigkeit hängt natürlich davon ab, ob man alle Kessel des Bootes oder nur einen Teil mit Ölheizung versieht. Erstere Methode bringt selbstverständlich alle Vorzüge der Ölheizung am reinsten zum Ausdruck, läßt aber auch ihre Nachteile am deutlichsten in die Erscheinung treten; von ihnen wird weiter unten die Rede sein. Das rauchlose Fahren wird bei Verwendung reiner Ölfeuerung ein Leichtes, weil bei richtig geregelter Verbrennung so gut wie kein Rauch entstehen kann; aber auch auf Booten, die Kohlenkessel und Ölkessel nebeneinander haben, verleugnet sich dieser Vorzug der Ölfeuerung nicht. Durch die große Leistungsfähigkeit des oder der Ölkessel (diese geben bei gleicher Größe gut die Hälfte mehr an Dampf her als Kohlenkessel) ist

Digitized by Google

man jedenfalls der Notwendigkeit plötzlicher Forcierung der Kohlenkessel überhoben; starke Rauchentwicklung braucht also bei richtiger Verwendung nicht einzutreten. Die Leistung des Ölkessels läßt sich — wenn er vorgewärmt ist, was keine Mühe macht — in wenigen Minuten nach dem Anstellen bis zum Maximum steigern, ohne daß der Kessel darunter leidet. Hierin liegt ein ganz wesentlicher Vorteil, da es nicht erforderlich ist, den Kessel stundenlang vor dem Gebrauch in Betrieb zu halten; aus diesem Grunde kann viel Heizmaterial gespart werden. Die Ersparnis an Heizraum-Personal wird bei reiner Ölfeuerung bis zu 75 Prozent geschätzt; sind Öl- und Kohlenkessel nebeneinander vorhanden, so tritt sie weniger in die Erscheinung. Diese Frage vermag besonders in den Marinen entscheidend in den Vordergrund zu treten, die Schwierigkeiten in der Beschaffung des Personals, was Kopfzahl und Güte anbetrifft, haben. Die Personalersparnis tritt nicht nur unter Dampf, sondern auch bei der Ergänzung des Heizmaterials in die Erscheinung, da man das Öl mühelos durch Rohrleitungen und Schläuche in die Zellen und Bunker laufen läßt. Ferner wird der Aktionsradius auf jeden Fall durch die Einführung des Öls als Heizmaterial gehoben. Öl verhält sich in seinem Heizwert zur Kohle etwa wie 8 : 5; zur Erzeugung einer Pferdestärke braucht man 1000 Gramm Kohle und nur etwa 650 Gramm Masuth. Ohne Zweifel stehen den Vorzügen des Öls als Heizmaterial auch große Nachteile gegenüber. Diese sind sogar so gewichtig, daß man die Ölheizung bei allen ihren Vorzügen als einen Notbehelf bezeichnen muß. Das Öl ist nicht nur schwerer zu beschaffen, es ist auch wesentlich teurer als Kohle und, was das Schlimmste ist, es beraubt das Torpedoboot seines wirksamsten Schutzes, des Kohlenschutzes. Die Schwierigkeit der Beschaffung ist ein bedingter Nachteil, der für Länder mit reichen Bezugsquellen (Amerika, Rußland) mehr oder weniger in Fortfall kommt und mit der weiteren Einführung der Ölheizung auch allgemein abgeschwächt werden wird. Wird das allgemeine Bedürfnis nach diesem Heizmaterial erst fühlbar, so wird auch das Angebot wachsen. In großartiger Weise wird England diesem Bedürfnis gerecht; riesige Öllager (in Plymouth z. B. 36 000 Tonnen, in Portsmouth 20 000 Tonnen usw.) und ein Heer von Öldampfern (teils Spezialschiffe, teils umgebaute Kanonenboote) stellen die Befriedigung weitgehendster Bedürfnisse sicher, riesige Ölquellen sind regierungsseitig angekauft, und Seedampfer der Regierung gewährleisten die ununterbrochene Einfuhr. Freilich muß man bedenken, daß in England die Ölheizung auch auf großen Schiffen verwendet wird, und es fehlt daher in England nicht an Stimmen, die die Möglichkeit, den Ölbedarf der Marine auch in Zukunft sicherzustellen, bezweifeln und vor der ausschließlichen Verwendung dieses Heizmaterials warnen. In Frankreich steht ein Abschluß mit der Vacuum-Oil-Company bevor. Als Bezugsquellen kommen für uns in erster Linie die europäischen Ölländer, Galizien und Rumänien, in Betracht. Die reichsten Ölfelder haben Amerika und Rußland, nicht unbedeutende Mengen befinden sich in Indien (Britisch-Birma) und Borneo, kleine Quantitäten fast in allen Ländern der Welt, so z. B. auch bei uns. Teurer wird die Ölheizung trotz des größeren Heizwerts des Öls wegen des ungleich höheren Preises. Rechnet man die Tonne Torpedobootskohle zu 20 ℳ, die Tonne Masuth zu 60 ℳ, so kommt die mit 1000 Gramm Kohle erzeugte Pferdestärke auf 2 Pfg., die mit 650 Gramm Masuth erzeugte Pferdestärke auf 3,9 Pfg., also un-

Digitized by Google

gefähr auf das Doppelte. Die Betriebskosten eines Torpedobootes mit Ölheizung stehen zu denen eines Bootes mit Kohlenheizung aber in einem noch höheren Verhältnis, da ja die Ölboote durchweg eine bedeutend höhere Anzahl von Pferdekräften erzeugen als die Kohlenboote. Von dem englischen Zerstörer „Tartar" (37 kn) ist bekannt geworden, daß er vom 26. Juli bis 24. August 1908 für 140 000 ℳ Öl verbraucht hat. Bei solchen Summen können auch starke Anhänger der Ölheizung stutzig werden. Am schmerzlichsten wird jedoch wohl der Fortfall des Bunkerschutzes allgemein empfunden. An die Stelle dieses Vorteils der Kohlenheizung tritt sogar ein erheblicher Nachteil, weil die Ölbunker oder Ölzellen die ernste Gefahr eines Brandes bei Granattreffern in sich bergen. Man kann einwenden, daß der Kohlenbunkerschutz doch mehr oder weniger illusorisch ist, weil die oberen Kohlen verbraucht sein werden, wenn das Torpedoboot zur Verwendung kommt. Das heißt aber einen ungünstigen Fall zur Regel machen, und außerdem bieten die doppelten Wände des Bunkers gegen kleine Geschosse doch noch immer einen brauchbaren Schutz. Vor allem aber bieten die Kohlen niemals eine Brandgefahr, während mit Sicherheit angenommen werden muß, daß die im Ölbunker explodierende Granate diesen auseinander sprengt und das zerstäubte Öl in die Feuerungen der Kessel treibt. Für das Torpedoboot bedeutet das eine Katastrophe. Sicherlich wird man sich hiergegen durch niedrige und tiefe Anordnung der Ölbunker oder Öltanks bis zu einem gewissen Grade schützen können, ganz aber sicher nicht, wenigstens nicht bei ausschließlicher Verwendung des Öls als Heizmaterial auf Torpedobooten. Es ist anzunehmen, daß auf das Bestreben, die Ölzellen zu schützen, der geringe Heizölvorrat der englischen Zerstörer der Tribe-Klasse zurückzuführen ist. Wenn man auch annehmen wollte, daß dies gelungen sei, so würde man doch einen militärischen Nachteil durch einen anderen ersetzt finden.

Unzutreffend ist dagegen wahrscheinlich, daß die Ölheizung die Lebensdauer der Kessel vermindert; es ist im Gegenteil anzunehmen, daß die wenn auch starke, so doch völlig gleichmäßige Erhitzung der Kessel günstig hierauf einwirkt. Die gegenteiligen Erfahrungen, die auf englischen Booten gemacht sein sollen, dürften auf andere Ursachen zurückzuführen sein.

Nach dem Gesagten wird niemand bezweifeln, daß es eines starken Zwanges bedurfte, daß die Ölheizung ihren Einzug auf Torpedobooten halten konnte. Dieser Zwang war aber gegeben; ohne Ölheizung war das Erreichen der Geschwindigkeiten, deren das Torpedoboot bedurfte, um daseinsberechtigt zu bleiben, unmöglich.

Die Leistungen der Ölheizung gegenüber der Kohlenheizung ergeben sich aus der Tabelle. Man ersieht ohne weiteres, daß die erforderliche Mindest-Geschwindigkeit (29 kn) meistens nur von Ölheizungsbooten erreicht wird; sie findet sich zwar auch für einzelne Bootslieferungen mit Kolbenmaschinen angegeben, es ist jedoch stark anzuzweifeln, ob die Angabe auch für Dauergeschwindigkeiten gilt.

Zugleich ergibt sich, daß die deutschen Boote bezüglich der Geschwindigkeit unter den neueren Booten voranstehen. Sie werden nur übertroffen von der Tribe-Klasse der Engländer und von „Swift", der bei seinen Abmessungen einen Ausnahmetyp darstellt und mangels wichtiger Grundeigenschaften des Torpedobootes außerhalb des Rahmens dieser Betrachtung steht; erreicht werden unsere Boote in der Ge-

Digitized by Google

schwindigkeit vielleicht von den neusten französischen Booten, von denen einige sehr gute Ergebnisse bekannt geworden sind. Auch der amerikanische Zerstörer „Reid" hat die beachtenswerte Geschwindigkeit von 31,8 kn erreicht, die Dauergeschwindigkeit beträgt jedoch nur 25 kn.

A. 2. Starke Torpedoarmierung.

Wenn diese Eigenschaft des großen Torpedobootes als eine Hauptforderung, und zwar gleich nach der hohen Geschwindigkeit genannt wird, so stellt sich die Betrachtung damit auf einen Standpunkt, der fast ausschließlich deutsch ist. Andere Nationen stellen diese Forderung auf den großen Torpedobooten (destroyers, contre-torpilleurs) andern Ansprüchen (z. B. der Artillerie-Armierung) gegenüber zurück und werden ihr auf einem andern Typ des Torpedofahrzeugs (first class torpedoboat, torpilleur de haute mer) gerecht. Für die fremden Staaten ergibt alles Nähere die Tabelle, die deutschen Angaben sind, weil sie dem Leser bekannt sein dürften, zum Teil weggelassen. Es sei noch besonders darauf hingewiesen, daß die Angaben über die Ausrüstung mit Torpedos bei Frankreich Etatszahlen sind; ob die neueren Bootsklassen dort tatsächlich 6 Torpedos haben, ist nicht bekannt. Das Kaliber der Torpedos ist fast überall 45 cm; eine Steigerung dieses Kalibers ist anscheinend in nächster Zeit nicht zu erwarten. Wenn Jane oder sein Mitarbeiter Reuterdahl das Torpedokaliber der „J. B. Smith"-Klasse auf 53,3 cm angibt, so ist es schwer, diese Angabe in Zweifel zu ziehen, sie ist aber doch mit einem Fragezeichen versehen, weil diese Kaliber-Steigerung auf Torpedofahrzeugen an anderer Stelle geäußerten Grundsätzen der amerikanischen Marine widerspricht. Bezüglich der Zahl der Torpedos muß man unter anderm auch bedenken, daß andere Marinen uns in der Möglichkeit, ihren Booten Reservetorpedos nachzuführen, zum Teil überlegen sind und daß sie auch aus diesem Grunde auf eine reichliche Ausrüstung der Boote selbst mehr als wir zu verzichten berechtigt sind.

Der Wert der Torpedoarmierung wird gewiß nicht allein durch die Zahl der Rohre und der Torpedos sowie durch das Torpedo-Kaliber bedingt, es gehört auch der Torpedotyp (Kopfladung, Geschwindigkeit, Streuung usw.) hinzu, wenn ein abschließendes Urteil gefällt werden soll, jedoch würde die Behandlung des zur Darstellung gewählten Gegenstandes durch das weitere Ausspinnen dieses Fadens an Übersichtlichkeit verlieren; es sei deswegen darauf verzichtet. Genüge es nur zu wissen, daß unser Bootstyp der Forderung einer starken Torpedo-Armierung, die wir bei unserer grundsätzlichen Auffassung der dem Typ zu stellenden Aufgaben als eine der hauptsächlichen ansehen müssen, in weitgehendem Maße gerecht wird.

A. 3. Geringe Sichtbarkeit und Zielhöhe.

Die Befriedigung dieser Forderung würde letzten Endes die Einführung eines geringen Deplacements bedeuten, falls dies nämlich möglich wäre. Ist man aber wie wir gezwungen, alle Forderungen in einen einzigen Bootstyp zusammenzupressen, deren jede ein gewisses Deplacement bedingt, so muß die Forderung des geringen Deplacements dabei zu kurz kommen. Ist man da überhaupt noch berechtigt, diese Forderung unter die Hauptforderungen zu stellen? wird der Leser fragen. Ja, man

Digitized by Google

muß sie hierher stellen, denn je höher das Deplacement schon gestiegen ist, um so schärfer muß jede weitere Steigerung bekämpft werden. Warum? Weil sich das Torpedoboot mit jeder Tonne Gewichtszunahme einen Schritt weiter von der Form entfernt, die allein ihm Daseinsberechtigung gibt. Vergessen wir doch nicht, daß das Torpedoboot, so wie auch wir es haben wollen, ein kleines Fahrzeug sein sollte, dessen beste Aussicht auf den Erfolg in der Überraschung des Gegners liegt. Will man also dem Boot seinen Charakter nicht rauben, will man es seinem eigentlichen Daseinszweck nicht entfremden, muß es „klein" sein, relativ klein natürlich. Da das Torpedoboot nun aber unter dem Druck der übrigen Forderungen, besonders denen der Geschwindigkeit und der Seefähigkeit, schon eine beträchtliche Größe erreicht hat, kann man die kategorische Forderung nach Kleinheit und Deplacementsbeschränkung nur insoweit erfüllen, als man jede Tonne, jedes Kilo weiteren Gewichtes von ihm fernzuhalten bestrebt ist. Aber es gibt doch kleine Torpedoboote, die auch ihren Aufgaben gerecht werden. Warum bauen wir nicht außer den großen Torpedobooten auch solche? Wir sind hiermit an der Frage der Typentrennung angelangt. Die Antwort ist eigentlich schon gegeben. Baut man verschiedene Bootstypen, so können ohne Zweifel unsere Anforderungen in weit reinerer Form verwirklicht werden, als in einem einzigen Typ, die eine natürlich in dem einen, die andere in dem anderen Typ. Das große Torpedoboot wird beispielsweise die Forderungen der hohen Geschwindigkeit, der starken Armierung und der Seefähigkeit besser zum Ausdruck bringen, und das kleine Torpedoboot wird den Ansprüchen auf Unsichtbarkeit und Manövrierfähigkeit besser gerecht werden können, als ein zwischen beiden stehender Bootstyp es vermag, der alle Anforderungen zugleich verkörpern soll. Dafür bringen aber die beiden getrennten Typen die Eigenschaften der andern Typs sehr viel schlechter zur Darstellung, d. h. ihre Verwendungsmöglichkeit ist beschränkt. Das große Torpedoboot, d. h. in diesem Falle der reine Typ eines solchen, ist nicht gleichzeitig als kleines Boot zu verwenden, und das kleine Boot muß auf seine Sonderaufgaben beschränkt bleiben. Die Folge dieser beschränkteren Verwendungsmöglichkeit ist eine wesentliche Vermehrung der Zahl der Fahrzeuge. Hieran können wir aus Sparsamkeitsgründen nicht denken. Wir werden also nach wie vor alle Aufgaben der Torpedofahrzeuge mit einem einzigen Bootstyp erfüllen müssen; daraus ergibt sich aber auch, daß wir unsere theoretischen Anforderungen auf das praktisch Erreichbare herabstimmen müssen. Es steht nun wohl außer Frage, daß wir bei diesem Programm nur bleiben können, wenn es uns gelingt, weitere Deplacementssteigerungen dieses einen Typs zu verhindern. Soll dieser ein Einheitstyp bleiben, so darf er sich von den Haupteigenschaften sowohl des großen wie des kleinen Torpedoboots nicht zu weit entfernen; besonders dürfen wir anderen Nationen in der weiteren Steigerung des Tonnengehaltes ohne zwingende Not nicht folgen. So unbedenklich es vielleicht für England sein mag, seinen Zerstörern 1000 Tonnen und mehr Deplacement zu geben, so falsch würde es für uns sein, bei unseren Torpedobooten ein Gleiches zu tun; denn wir bauen keine Zerstörer, sondern Einheitsboote, die u. a. auch die Aufgaben des kleinen Torpedoboots mit erfüllen sollen.

Hier schließen sich logisch mehrere neue Fragen an. Haben wir das Mindestdeplacement nicht schon überschritten? Können wir unsere Boote nicht kleiner bauen?

Digitized by Google

Werden wir in Zukunft nicht doch zu weiteren Deplacementssteigerungen gezwungen werden? Was muß dann geschehen?

Zur ersten Frage: Es unterliegt gar keinem Zweifel, daß unsere Boote für ihren Hauptzweck, den Nachtangriff, schon ziemlich groß geworden sind. Nicht etwa, als ob sie nicht mehr leicht genug zu handhaben wären; die seit Jahrzehnten in unser Offizierkorps hineingelegte gründliche Torpedobootsschulung würde es uns ohne weiteres ermöglichen, von Booten mit 1000 oder mehr Tonnen Deplacement in der Masse und zur Nachtzeit dasselbe zu verlangen wie von unsern jetzigen 750 Tonnen-Booten. Aber es ist klar, daß die Boote, je größer sie werden, um so leichter und früher vom Feinde entdeckt werden; ein Hauptmoment, das der Überraschung, kommt also in Gefahr, verloren zu gehen. Noch ist diese Gefahr nicht sehr groß, sie besteht aber und sie wächst mit jeder weiteren Tonne. Die Antwort auf unsere erste Frage kann also dahin abgegeben werden, daß unsere Boote zwar noch nicht zu groß sind, aber keinesfalls größer, sondern womöglich kleiner werden sollten. Verkleinern können wir unsere Boote begreiflicherweise zur Zeit nur, wenn wir von unseren Forderungen etwas streichen. Wo sollte das aber geschehen? das ist die schwer zu lösende Frage. Nun hört man sagen, daß die neuen Motoren (Verbrennungs- oder Explosionsmotoren) hier einen Ausweg schaffen könnten. Vielleicht. Das Gewicht der Maschinenanlage würde mit Einführung dieser Motoren um über die Hälfte sinken, es steht aber doch zu befürchten, daß diese Lösung nicht befriedigen würde. Zur Aufstellung der Waffen des Bootes braucht man nun einmal eine gewisse Größe der Decks, zur Erzielung der Seefähigkeit eine gewisse Höhe des Schiffsrumpfes und der Aufbauten. Was wird man also an Zielfläche außer den Schornsteinen sparen? Ferner bleiben die wesentlich höheren Baukosten der Motoren den Dampfmaschinen gegenüber zu bedenken (zur Zeit etwa das Dreifache). Was die Deplacementssteigerung anbetrifft, so sind wir in der glücklichen Lage, eine solche zunächst nicht befürchten zu müssen. In der Geschwindigkeit stehen wir mit unseren Neubauten obenan, Seefähigkeit, Aktionsradius und Armierung befriedigen, wie teilweise noch bewiesen werden soll. Wozu also eine Deplacementsvermehrung? Sollte sie aber einmal eintreten müssen, so tritt die Notwendigkeit der Typentrennung mit zur Tür herein. Vermeiden wir also jeden Gewichtszuwachs bis aufs Äußerste und beherzigen wir für die Weiterentwicklung des Torpedoboots sinngemäß die Grundsätze, die der hervorragende Konstrukteur Laubeuf für die Größenbemessung der Unterseeboote gegeben hat, für die er Deplacementsbeschränkung dringend empfiehlt. M. Laubeuf meint zwar, daß es, was die Torpedoboote anbetreffe, dazu schon zu spät sei; hierin können wir ihm nach unseren Erfahrungen nicht ganz recht geben. Wir sind berechtigt, als richtigstes Deplacement für unsern Einheitstyp des Torpedoboots etwa 750 Tonnen anzunehmen, wie er 550 Tonnen als den richtigen Tonnengehalt des Unterseeboots bezeichnet hat. In den 750 Tonnen-Typ können wir alles hineinbringen, was wir billigerweise von unserem Kompromiß verlangen können; was darüber ist, das ist vom Übel. Daß sich aber annähernd dieselben Anforderungen durch ein geringeres Deplacement verwirklichen lassen, soll doch noch erst bewiesen werden. Wäre es der Fall, so würden wir die ersten sein, die dazu übergingen.

Manches kann aber auch bei Beibehaltung unseres Deplacements geschehen,

Digitized by Google

um die Sichtbarkeit und Zielhöhe zu beschränken. Die Höhe des Rumpfes ist zwar durch die Länge des Bootes und die Festigkeitsansprüche gegeben, aber die Aufbauten (Schornsteine und Brücke) können niedrig gehalten werden. Freilich darf letztere nicht niedriger werden, als es die Höhe der Back erlaubt (Ausblick, Spritzwasser). Die Masten der Boote in der Höhe zu beschneiden ergibt zwar den Vorteil einer geringen Gewichtsersparnis, ist aber im Interesse einer wirksamen F.T.-Einrichtung zu verwerfen. Sie sollten im Gegenteil beide voll ausgebaut werden, da eine horizontale Antennenführung die beste ist. Es sind auch gar nicht die Masten, die bei Tage zuerst über dem Horizont sichtbar werden oder zur Nachtzeit die Silhouette des Bootes vergrößern, sondern Back, Brücke und Schornsteine. Ihre Größe soll man also, soweit es andere Forderungen gestatten, beschneiden, die Masten aber lieber so ausbauen, wie es die F. T. verlangt.

A. 4. Gute Seeeigenschaften.

Zu ihnen gehört Seefähigkeit und Seeausdauer. Die Seefähigkeit wird bedingt durch ein günstiges Verhältnis von Breite zu Länge, durch verhältnismäßig volle Vor- und Achterschiffsformen, durch solide, feste Bauart, durch eine gute metazentrische Höhe u. a. m. Alle diese Eigenschaften finden sich bei unseren Booten in hervorragender Weise verkörpert. In dem Verhältnis Breite : Länge gehen wir über 1 : 9 nicht hinaus, während andere Nationen, sicher nicht zum Vorteil der Seefähigkeit, 1 : 10 oder gar 1 : 11 nehmen. Die feste Bauart ist durch mancherlei Mittel (Konstruktion, Material, höchst zulässige Belastung) sichergestellt, und die metazentrische Höhe muß die beträchtliche Größe von mindestens 725 mm haben. Gewiß sind wir durch die Wetterverhältnisse unserer Meere gezwungen, bezüglich der Seefähigkeit mehr zu verlangen als andere Nationen, es ist uns aber auch gelungen, mehr als diese zu erreichen. Wer unsere Boote bei schwerem, auflandigem Sturm die äußeren Barren unserer Nordseeflußmündungen hat passieren sehen, wird zugeben müssen, daß sie Muster von Seefähigkeit sind. Gleichwohl soll hiermit nicht gesagt sein, daß man nichts mehr verbessern könne. Die Höhe der Back ist in den letzten Jahren vielleicht im Verhältnis zur Brücke etwas zu sehr gewachsen, was zur Folge hat, daß die Brücke beim Gegendampfen reichlich naß wird. Wie dem zu begegnen ist, durch eine rundere und niedrige Back, durch Nachhintenrücken der Brücke oder auf andere Weise, bedarf der Erwägung. Einen gangbaren Weg scheint die englische Bauart zu bieten. Ohne Zweifel kann man die Brücke bei schwerem Wetter trockener halten, wenn man sie gleich an die Back anschließt und gleichzeitig wesentlich (etwa um ein Stockwerk) erhöht; die Silhouette des Bootes wird aber auf diese Weise empfindlich vergrößert. Der Versuch würde sich lohnen. Darüber, ob man den gewünschten Vorteil (trockenere Brücke beim Gegendampfen, damit Erhöhung der Seefähigkeit) auf diese Weise erreicht, werden unsere mit den Firmen kontraktlich ausgemachten Sturmfahrten schnell befriedigende Auskunft erteilen. Ob nicht zugleich die Sichtbarkeit des Bootes in unzulässiger Weise gesteigert wird, ist eine Frage, die in der Front entschieden werden muß. Es sei bei dieser Gelegenheit erwähnt, daß unsere Marine die einzige ist, die regelmäßig kontraktliche Abnahmesturmfahrten machen läßt; schon in dieser Tatsache liegt eine starke Gewähr dafür, daß unsere Boote in diesem Punkte vorzüglich sind.

Digitized by Google

Die Seeausdauer wird im allgemeinen durch den Aktionsradius ausgedrückt. Ob sie freilich durch diese Angabe treffend bezeichnet wird, darf für die Torpedoboote bei ihrer eigentümlichen und unregelmäßigen Verwendungsweise billigerweise bezweifelt werden. Der Aktionsradius findet sich in den Tabellen zwar für verschiedene, aber doch immer für gleichmäßige Fahrten angegeben, d. h. also für Verhältnisse, wie sie auf Torpedobooten niemals vorliegen, und der Versuch, mit diesen Angaben den Zeitpunkt zu berechnen, wann man die Boote zum Kohlennehmen in den Hafen schicken muß, ist aussichtslos. Auch zum Vergleich mit den Booten anderer Nationen wollen diese Angaben nicht taugen, da man in der Regel nicht weiß, ob sie mit der Probefahrtsbelastung oder mit voller Belastung, ob sie mit neuem Boot oder später in der Front festgestellt sind. Vergleichende Angaben findet man wohl am besten, wenn man den Heizmaterialienvorrat in Prozenten der Deplacements angibt; allerdings muß dann Ö oder K (Öl oder Kohle) hinzugefügt werden, wenn man nicht vorzieht, den Ölvorrat mit $^8/_5$ (Vergleichswert der Heizkraft von Öl und Kohle) zu multiplizieren, was aber einwandfreie Vergleichszahlen auch nicht ergeben würde. Von vornherein sei bemerkt, daß auch der auf diese Weise gewonnene Vergleich hinkt, denn es kommt nicht nur darauf an, daß der Heizvorrat da ist, man muß ihn auch an die Feuer bringen können. Also die Anordnung der Heizmaterialien im Schiff ist sehr wesentlich, und es macht natürlich einen großen Unterschied, ob z. B. das Öl in Fässern in den Lasten liegt (soll für den Maximalvorrat auf der englischen „Tribe"-Klasse der Fall sein) oder ob es in Bunkern neben dem Heizraum untergebracht ist. Außerdem spielt die Ökonomie der Motoren eine große Rolle. Diese Verhältnisse kommen in den folgenden Zahlen (Heizmaterial in Prozenten des Deplacements) natürlich nicht zum Ausdruck: River-Klasse 17 Prozent K (norm.), 23 Prozent K (max.), Tribe-Klasse 10 Prozent Ö (norm.), 20 Prozent Ö (max.), „Basilisk"-Klasse 20 Prozent K (max.), „Coutelas"- und „Gabion"-Klasse 22 Prozent K, „Spahi"-Klasse 28 Prozent Ö, „Bainbridge"-Klasse 32 Prozent K, „J. B. Smith"-Klasse 33 Prozent K, „Paulding"-Klasse 29 Prozent Ö, deutsche Boote 24 bis 26 Prozent. Nehmen wir in Ermangelung eines Besseren an, daß diese Zahlen zum Vergleich tauglich sind, so sehen wir, daß unsere Boote in diesem Punkte eine Mittelstellung einnehmen; außerordentlich hoch ist der Vorrat der amerikanischen Boote, sehr gering der der englischen, die mit ihrem sogenannten Maximalvorrat unsere Normalzahlen nicht erreichen. Nebenher wird die Seeausdauer bedingt durch die Wohnlichkeit, die Seefähigkeit und die Navigierbarkeit. Dem deutschen Leser ist es bekannt, daß unsere Boote bezüglich dieser beiden Punkte eine vorzügliche Leistung darstellen. Sie geben an Wohnlichkeit einem großen Schiff relativ wenig, an Navigierbarkeit gar nichts nach. Jedes Boot bildet auch in diesen beiden Punkten eine völlig selbständige, von niemandem abhängige Einheit. Über die Navigierbarkeit fremder Bootstypen wissen wir wenig; daß die Wohnlichkeit nirgendwo in dem Maße ausgebildet ist, wie bei uns, ist uns bekannt.

A. 5. Große Manövrierfähigkeit.

Wir kommen hiermit zu einer Hauptforderung, die wohl nur für uns eine solche ist. Sie ist es für uns infolge der Art und Weise, wie wir unsere Boote verwenden; andere Nationen werden von dem entsprechenden Bootstyp (Zerstörer) in diesem Punkte

Digitized by Google

durchweg weniger verlangen dürfen. Die Manövrierfähigkeit wird zahlenmäßig am besten durch den Drehkreis, die Stoppzeit und die Stoppstrecke zum Ausdruck gebracht, wobei man unter den beiden letzteren Größen die Zeit versteht, die man gebraucht, um das Boot aus A. K.-Voraus zum Stehen zu bringen, und die Strecke, die es nach dem betreffenden Kommando (A. K.-Zurück) noch in der Fahrtrichtung zurücklegt. Die den Baufirmen kontraktlich aufgegebenen drei Maximalmaße werden in der Regel nicht erreicht. Die entsprechenden Zahlen anderer fremder Bootstypen kennen wir nicht, es ist aber auszuschließen, daß diese unseren Booten in den Manövriereigenschaften überlegen sind. Denn nach allem, was wir über die Verwendung der großen Boote in anderen Marinen wissen, haben diese nicht in demselben Maße wie wir Veranlassung, diese Eigenschaften auszubilden und ihren Baufirmen hierin so schwere Anforderungen zu stellen, wie wir es tun müssen. Was den Drehkreis anbetrifft, so ergibt sich dieser im wesentlichen aus dem Verhältnis Breite : Länge und aus der Größe der Ruderflächen. Ersteres ist, wie bereits bemerkt, bei den fremden Booten durchweg ungünstiger; da ferner die Ruderflächen mit Rücksicht auf die Festigkeit nicht wesentlich größer sein können als bei uns, so darf auch hieraus geschlossen werden, daß die vorstehende Schlußfolgerung zutrifft, daß wir also in den Manövriereigenschaften unserer Boote den fremden Nationen keineswegs nachstehen. Bei dieser Gelegenheit sei die Legende von der mangelhafteren Manövrierfähigkeit der Turbinenboote nochmals zurückgewiesen. Daß die Turbine das schnelle Folgen des Bootes bei Ruder- und Maschinenkommandos zu Beginn der Drehung und des Rückwärtsschlagens verzögernd beeinflußt, ist bereits unter A. 1. dargetan, die Maße, die wir für die Manövrierfähigkeit der Boote als charakteristisch anerkannt haben, sind jedoch auf Turbinenbooten genau dieselben wie auf Kolbenmaschinenbooten. Die Baufirmen haben längst erkannt, daß sie in diesen Punkten genau dieselben Garantien geben können, wie sie es seiner Zeit bei den Kolbenmaschinenbooten getan haben. Auch die Fähigkeit, über den Achtersteven zu fahren und zu steuern, die man vielleicht als vierte wesentliche Manövriereigenschaft des Torpedoboots nennen könnte, ist bei den Turbinenbooten die gleiche geblieben. Den geringen Abweichungen in den Manövriereigenschaften der Turbinenboote muß die Schulung gerecht werden; sie wird das ohne Schwierigkeit leisten können.

B. 1. Genügende Artilleriearmierung.

Die Betrachtung geht hiermit zu den „Nebenforderungen" über. Hier kann mit einigem Recht der Einwurf erhoben werden, die Artillerie sei doch gewiß auch auf Torpedobooten keine Nebensache. Doch für uns ist sie es und muß es sein. Wollten wir die Artillerie auf unseren Booten als Hauptsache ansehen und sie etwa der Torpedowaffe gleichwertig oder ebenso stark machen, wie sie zum Beispiel auf den neuen englischen Booten ist, so könnte das nur geschehen durch entsprechende Schwächung der Torpedowaffe oder durch eine wesentliche Deplacementsvermehrung. Beide Schritte würden uns aber mit zwei wichtigen Hauptforderungen in Konflikt und auf einen Abweg von der gezogenen Richtungslinie führen. Auf unseren Booten, die ja — man bedenke das immer — einen Kompromiß und einen Einheitstyp darstellen, ist nicht mehr Gewicht und Raum für die Artillerie verfügbar, als sie zur Zeit bewilligt erhalten hat. Ein Blick in die Tabelle zeigt, daß unsere Torpedoboote artilleristisch die schwächsten

Digitized by Google

sind, wir können das aber als einen wesentlichen Mangel nicht bezeichnen. Ein solcher würde es sein, wenn wir Zerstörer bauten; da wir aber Torpedoboote bauen, so ist der Mangel keinesfalls wesentlich. In England ist beispielsweise die Artillerie auf einem Destroyer keineswegs Nebensache, sondern eine Hauptsache, ja sogar die Hauptsache, hinter der andere Forderungen, z. B. die einer starken Torpedoarmierung, ganz in den Hintergrund treten müssen und dürfen. Den drei Rohren und den fünf Torpedos unserer Boote stehen in England zwei Rohre und zwei Torpedos, unseren zwei 8,8 cm-SK dagegen dort fünf 7,6 cm-SK oder eine noch stärkere Armierung gegenüber. Welchen Wert man drüben berechtigterweise auf die Artillerie der Zerstörer legt, geht u. a. auch daraus hervor, daß die Begleitschiffe diesen Reservegeschützrohre nachfahren. Wir aber, die wir keine Zerstörer, sondern Torpedoboote bauen, müssen und können darauf verzichten, es in der Artillerie den anderen Nationen gleichzutun. Wir können es um so leichter, als man den Wert dieser Waffe auf Torpedobooten überhaupt anzweifeln kann. Das Torpedoboot bietet der Artillerie nur eine recht unsichere und schwankende Plattform. Daran können auch die bekannten vorzüglichen Schießergebnisse der englischen Zerstörer nichts ändern; sie sind schwerlich bei bewegter See erreicht worden. In der Nordsee muß man aber auf beträchtliche Bewegung der Wasseroberfläche rechnen. Es will außerdem scheinen, als ob die Torpedobootsartillerie fast noch nirgendwo sich den Bedürfnissen des Typs angepaßt hätte. Solange die Richtmittel der Geschütze so schwerfällig bleiben, daß sie die Schlingerbewegungen des Bootes nicht auszugleichen vermögen, kann man ziemlich ruhigen Herzens auf eine starke Artillerie der Boote verzichten; mehr oder weniger bleibt sie totes Gewicht. Ein ganz anderes Gesicht bekommt die Frage, wenn das Torpedobootsgeschütz, wie es sein sollte, konstruiert ist, was vielleicht technisch nur unter Verminderung des Kalibers möglich sein wird. Dann werden auch wir von neuem an die Frage, ob wir die Artillerie verstärken, d. h. also das Deplacement vergrößern oder andere Forderungen beschneiden wollen, herantreten müssen.

Eine Kalibersteigerung ist außer in den Vereinigten Staaten in den letzten Jahren überall eingetreten. Sie erscheint auch berechtigt; weniger angebracht ist die an einzelnen Stellen wahrnehmbare Verlängerung der Geschütze, der die Absicht, die Treffähigkeit auf größere Entfernungen zu verbessern, zugrunde liegt. Auch diejenigen Staaten, die den Sondertyp des Zerstörers bauen, dürften sich mit der Zeit darüber klar werden, daß auch ihre größeren Deplacements eine für Ferngefechte genügend stetige Plattform doch nicht hergeben, daß also ein für Nachtgefechte berechnetes kurzes Geschütz für Torpedoboote das richtige ist.

B. 2. Möglichster Schutz der für das Leben des Bootes wichtigsten Teile.

Die für das Leben des Bootes wichtigsten Teile sind: Maschinen, Kessel, Kommandoelemente. Panzerschutz ist auf Torpedobooten mehrfach in Versuch gewesen. Wir hatten ihn auf „S 32", Frankreich erprobte ihn auf der „Sirocco"-Klasse und hat ihn neuerdings wieder bei „Branlebas" und „Fanfare" (siehe Tabelle) angewendet. Zur Einführung ist der Panzerschutz auf Torpedobooten nirgends gekommen, und das mit Recht. Auch ohne genauere Berechnungen wird man einsehen, daß ein Panzer, der gegen neuzeitige Antitorpedobootgeschütze wirken soll, so schwer werden muß, daß er die wesentlichste

Digitized by Google

Angaben über große Torpedoboote.

Zugehörigkeit und Bezeichnung der Boote	Deplacement Tonnen	Höchstgeschwindigkeit	Kohlen- und Ölvorrat	Torpedoarmierung Rohre	Torpedoarmierung Torpedos	Artilleriearmierung	Zahl der Boote	Bemerkungen
England:								
River-Klasse (1903/06)	550	25,5 K	95 (130) t	2	2	4 7,6 cm-SK	34	
Tribe-Klasse (1906/09)	880—990	33 T	90 t (185 t) Öl*	2	2	3 7,6 cm-SK oder 2 10,2 cm-SK	13	* Teilweise geringer, z. B. „Cossack" 76 t
„Swift" (1908)	1800	36 T	180 t norm.	2	2	4 10,2 cm-SK	1	
„Basilisk"-Klasse (1908/10)	900	27 T	185 t max.	2	2	5 7,6 cm-SK	16	
„Acorn"-Klasse (1910/11)	1100	29 T	—	—	—	2 10,2 cm-SK 4 7,6 cm-SK	20	
(1911/12)	Ungefähr wie „Acorn"-Klasse, 6 davon Versuchsboote.						23	
Frankreich:								
„Coutelas"-Klasse (1903)	335	28 K	75 t	2	4	1 6,5 cm-SK 4 4,7 cm-SK	15	
„Gabion"-Klasse (1905)	335	28 K	75 t	2	4	1 6,5 cm-SK 4 4,7 cm-SK	5	
„Branlebas"-Klasse (1906)	328	25 K	—	2	4	1 6,5 cm-SK 6 3,7 cm-SK	2	Gepanzert
„Spahi"-Klasse (1907/10)	428	28 K/T	120 t (Öl)	3	6	6 6,5 cm-SK	11	
„Bouclier"-Klasse (1908/11)	714	31 T	—	4	6	2 10,2 cm-SK 4 4,7 cm-SK	10	
Vereinigte Staaten:								
„Bainbridge"-Klasse (1902)	433	30 K	139 t	2	4	2 7,6 cm-SK 5 5,7 cm-SK	9	
„J. P. Smith"-Klasse (1907/09) . . .	420	29 T	140 t	2**	4	5 7,6 cm-SK	5	** 53,3 cm ?
„Paulding"-Klasse (1908/10)	700	28 T	285 t (Öl)	3	4	5 7,6 cm-SK	10	
Deutschland:								
„S 120" bis „S 125" (1903)	470	25 K	115 t	3	5	3 5,0 cm-SK	6	„S 125" T
„S 126" bis „S 131" (1904)	485	25 K	115 t	3	5	3 5,0 cm-SK	6	
„G 132" bis „G 137" (1905)	544	26 K	135 t	3	5	4 5,2 cm-SK	6	„G 137" T
„S 138" bis „S 149" (1906)	684	29 K	175 t	3	5	1 8,8 cm-SK 3 5,2 cm-SK	12	
„V 150" bis „V 161" (1907)	691	20 K	180 t (35 t Öl)	3	5	2 8,8 cm-SK	12	„V 161" T
„V 162" bis „G 173" (1908)	750	32 T	180 t (41 t Öl)	3	5	2 8,8 cm-SK	12	

Digitized by Google

Eigenschaft des Torpedoboots, seine Geschwindigkeit, stark beeinträchtigt. Wenn die beiden neueren französischen Panzerboote nur 3 kn langsamer sind als ihre Schwesterboote ohne Panzer, so fehlt doch noch der Nachweis, daß ihr Panzer gegen 12 cm- oder 15 cm-Geschütze wirksam ist. Wahrscheinlich ist er es nicht; aber wäre er es auch, so darf gleichwohl bezweifelt werden, daß der Geschwindigkeitsverlust dadurch aufgewogen wird. Denn ist ein Fahrzeug von 25 kn Geschwindigkeit noch ein Torpedoboot? Ein modernes gewiß nicht. In Zukunft wird es noch aussichtsloser sein als heute, die Boote durch Panzer zu schützen, da mit den steigenden Schußweiten der Torpedos eine weitere Kalibersteigerung bei den Torpedobootsabwehrgeschützen eintreten wird.

Da für Panzerschutz also Gewichte in dem Kompromiß, den das Torpedoboot darstellt, nicht verfügbar gemacht werden können, und totes Gewicht keine Berechtigung auf diesem Fahrzeugtyp haben kann, so hat man überall versucht, den Schutz von Maschinen und Kesseln durch Kohlen zu erreichen. Für die Kessel bietet das ja keine Schwierigkeit, und so findet man auf Booten mit Kohlenheizung durchweg seitlichen Kohlenbunkerschutz und an vielen Stellen auch Querbunkerschutz für die Heizräume angeordnet. Bei Anordnung dieses Schutzes ist lediglich zu berücksichtigen, daß die Kohlen nach Möglichkeit richtig um die Kessel verteilt werden, d. h. so wie es ihrer Rostfläche entspricht; ganz wird sich allerdings dieses Ideal bei den sich vorn stark verjüngenden Bootsformen wohl auf keinem Bootstyp erreichen lassen. Übrigens hat der Kohlenschutz nur einen beschränkten Wert. Kommt das Boot mit halbvollen oder leeren Bunkern an den Feind, so ist der Kohlenschutz nicht mehr vorhanden, wenn man von den doppelten Wänden der Bunker, die allerdings auch noch einen geringen Schutz verleihen, absieht. Der Kohlenschutz bleibt aber, da tote Gewichte auf dem Torpedoboot nicht daseinsberechtigt sind, der einzig mögliche Schutz. Auch der Wert der Maschinenbunker kann mit einigem Recht angezweifelt werden. Hier wird in gewissem Sinne der Kohlenschutz selbst zum toten Gewicht. Denn rechnet man in der Praxis wirklich mit diesen Kohlen, so könnte es vorkommen, daß sie vor dem Gefecht ganz oder teilweise verbraucht wären, d. h. ihre Aufgabe, die Maschinen zu schützen, nicht erfüllen. Man darf sie also ehrlicherweise nicht mit zum eigentlichen Kohlenvorrat des Bootes rechnen, und zwar um so weniger, als sie in der Regel nicht schnell genug an die Feuer gebracht werden können. Ihr Wert als Heizvorrat ist nur darin zu sehen, daß sie im Notfalle herausgetrimmt werden und, z. B. nach einem Gefechte, das Boot instandsetzen können, den nächsten Hafen zu erreichen. Aus diesem Grunde sind die gefüllten Maschinenbunker einem gleich schweren Vertikalpanzer, der weniger Raum einnehmen würde, vorzuziehen.

Zum Schutz der Kommandoelemente kann schiffbaulich wenig geschehen. Die angewendeten Schutzmittel sind daher im allgemeinen vorübergehender Art, d. h. sie werden nur zum Gefecht angebracht und sind wenig wirksam. Auf ihre Besprechung kann daher hier verzichtet werden.

Zu erwähnen wäre noch eine günstige Raumeinteilung, z. B. der Turbinenräume, wie sie unter A 1 erwähnt ist. Sie bildet zusammen mit dem Kohlenschutz die einzige schiffbauliche Möglichkeit, der Forderung, die Hauptteile des Bootes zu schützen, gerecht zu werden. —

Digitized by Google

Im vorstehenden sind lediglich die Forderungen besprochen worden, deren öffentliche Besprechung keine Schwierigkeit bietet. Es gibt noch weitere, keineswegs unwichtige Forderungen, deren Erörterung die Betrachtung jedoch auf Gebiete führen würde, die der freien Diskussion verschlossen bleiben müssen. Zu ihnen gehört die Ausrüstung der modernen Torpedoboote mit einer wirksamen F. T.-Einrichtung und mit anderen Signalmitteln einschließlich Scheinwerfer. Hier sei nur kurz gesagt, daß diese Forderungen auf unseren Torpedobooten keineswegs vernachlässigt sind, die auch hierin alles erfüllen, was von einem neuzeitigen Torpedoboot gefordert werden muß.

Überhaupt darf aus dem Gesagten geschlossen werden, daß das große Torpedoboot, wie es bei uns aus den Konstruktionen der Inspektion des Torpedowesens und der Mitarbeit der Privatwerften (Schichau, Germania, Vulcan) hervorgegangen ist, den Vergleich mit keinem ausländischen Boot zu scheuen braucht. Bei verhältnismäßig geringem Deplacement zeigt es sich seinen Rivalen in fast allen Haupteigenschaften gewachsen oder überlegen und bleibt nur da hinter ihnen zurück, wo die planmäßige Entwicklung den Ausbau in Einzelheiten absichtlich eingedämmt hat. Zieht man ferner in Rechnung, daß wir, wie sich noch in letzter Zeit bei der Konkurrenz mit ausländischen Firmen wieder gezeigt hat, wesentlich billiger bauen können als jene, so stellt das deutsche große Torpedoboot ohne Zweifel einen Schiffstyp dar, auf den der deutsche Schiffbau stolz sein kann.

— n.

Digitized by Google

Die politischen Parteien in den Vereinigten Staaten.

Von Georg von Skal.

Solange die nordamerikanische Union besteht, haben nie mehr als zwei Parteien gleichzeitig Einfluß auf ihre Geschicke ausgeübt. Allerdings hat es zeitweise mehr als zwei Parteien gegeben, aber dabei handelte es sich um Neubildungen, die entweder nach kurzer Lebensdauer spurlos wieder verschwanden oder in einer der beiden „großen Parteien", wie sie der Amerikaner nennt, aufgingen. Dies geschah mitunter, nachdem eine der vorhandenen Parteien einen Teil der Grundsätze der neu entstandenen in ihr Programm aufgenommen hatte; es kam aber auch vor, daß die neue Partei die ältere vollständig verschluckte und ihr eine andere Richtung gab, den ursprünglichen Namen jedoch beibehielt. Die Gründung einer dritten Partei ist, so oft sie auch versucht wurde, stets mißglückt, indem nach kurzem Kampfe die Urheber der Bewegung entweder aus dem Felde geschlagen wurden oder sich einer der alten Parteien bemächtigten. Allerdings gibt es noch ein paar kleinere Parteien, wie die Prohibitionisten, die sich die gänzliche Unterdrückung des Alkoholverbrauches zur Aufgabe gemacht haben, mehrere Arbeiterparteien von sozialistischem Gepräge usw., aber keine von ihnen hat es zu mehr als gelegentlichen Erfolgen auf eng begrenztem Gebiete gebracht, und auf die Nationalpolitik üben sie nicht den geringsten Einfluß aus. Sie können daher unbeachtet bleiben.

Die beiden großen Parteien haben im Laufe der Jahre mancherlei Wandlungen durchgemacht und ihre Namen mehrfach gewechselt, ja sie sogar ausgetauscht, aber der zugrunde liegende Unterschied ist doch im wesentlichen derselbe geblieben. Keine der beiden Parteien hat sich gescheut, ihren Grundsätzen gelegentlich untreu zu werden, wenn sich dadurch Vorteile erzielen ließen, aber in ihrem Programm vertreten sie heute noch die Gedanken, die ihren Gründern vor nahezu 120 Jahren vorschwebten. Die Trennung der Wähler in Parteien vollzog sich erst mehrere Jahre nach der Annahme der Bundesverfassung, und zwar gab die Auslegung eines Paragraphen gerade dieser Verfassung den Anstoß dazu. Dieser Paragraph findet sich am Schlusse des achten Abschnittes des ersten Artikels der Verfassung und lautet: „Der Kongreß ist ermächtigt, alle Gesetze zu erlassen, die erforderlich und geeignet sind, um die vorstehend aufgeführten Befugnisse in Kraft treten zu lassen sowie auch alle anderen Befugnisse, die der Regierung der Vereinigten Staaten, ihren einzelnen Zweigen oder Beamten durch diese Verfassung übertragen sind." Er steht gleich hinter den Paragraphen, in denen festgelegt ist, was die Bundesregierung tun darf, ohne vorher die Zustimmung der Einzelstaaten einzuholen.

Man hat diesen Satz den „elastischen Paragraphen" der Verfassung genannt, weil er sich allerdings dehnen läßt. Er ist auch häufig gedehnt worden, und der erste in dieser Richtung unternommene Versuch führte eben zur Bildung der beiden Parteien. Als Alexander Hamilton, der erste Schatzsekretär oder Finanzminister, die wirtschaftliche Politik der Bundesregierung derart festlegen wollte, daß sie von den Einzelstaaten unabhängig sei, stieß er auf heftigen Widerstand. Eine starke Partei verfocht den Standpunkt, daß die Bundesregierung keinen Schritt tun dürfe, der ihr nicht in der

Digitized by Google

Verfassung ausdrücklich erlaubt worden sei. Diese Partei hielt die Souveränität der Einzelstaaten für die höchste Notwendigkeit und betrachtete die Bundesregierung als ein notwendiges Übel, ohne das man nicht auskommen könne, das aber so schwach wie möglich sein müsse. Hamilton ließ sich trotz des erbitterten Widerstandes nicht abhalten, berief sich auf den „elastischen Paragraphen", indem er die von ihm geplanten Maßregeln als notwendig bezeichnete, um die der Bundesregierung fraglos zugestandenen Befugnisse in Kraft treten zu lassen, und siegte, da das Oberbundesgericht, das alle Verfassungsfragen zu entscheiden hat, ihm zustimmte. Sofort bildete sich aber nun eine Oppositionspartei, die den Grundsatz verfocht, die Selbständigkeit der Einzelstaaten müsse mit aller Kraft gewahrt und jeder Versuch der Bundesregierung, sie zu schmälern, auf das schärfste bekämpft werden.

Alexander Hamilton wurde der Führer der Föderalisten, aus denen die Nationalrepublikaner sich entwickelten; auf diese folgten die Whigs und nach deren Zerfall entstand die heutige Republikanische Partei. Die Gegner nannten sich anfangs Republikaner, seit etwa 1828 aber Demokraten, und als der Gründer dieser Partei wird Thomas Jefferson angesehen. Trotz der wiederholten Reorganisation der beiden Parteien passen auf sie heute noch die Bezeichnungen, die man vor mehr als einem Jahrhundert anwendete, um den Unterschied zu kennzeichnen. Man nannte die Vorläufer der heutigen Republikaner „loose constructionists", weil sie die Verfassung in liberalem Sinne auslegen wollten und darauf bestanden, der sogenannte „elastische Paragraph" bedeute, daß die Bundesregierung so ziemlich alles tun dürfe, was zur Ausführung ihrer Absichten erforderlich sei. Jefferson dagegen vertrat den Standpunkt, der Paragraph enthalte nichts, was nicht in seinen Worten klar ausgedrückt sei, und dürfe nicht gedehnt werden; seine Anhänger wurden daher als „strict constructionists" bezeichnet.

Die Bedeutung dieser Meinungsverschiedenheiten läßt sich besser verstehen, wenn man in Betracht zieht, daß sie stellenweise der Gegenstand heftiger Kämpfe gewesen sind und daß ein blutiger Bürgerkrieg erforderlich war, um die schärfsten Gegensätze für immer aus dem Wege zu räumen. Denn wenn auch der Wunsch, die Sklaverei abzuschaffen, den Anstoß zu dem Kriege gab und daraus die Begeisterung entstand, die sich des Nordens bemächtigte, so handelte es sich doch in allererster Linie darum, die Union zu erhalten, deren Bestand durch die von der demokratischen Partei verfochtenen Lehren ernstlich bedroht war. Abraham Lincoln selbst schrieb im August 1862 an Horace Greeley, der seine Politik heftig angegriffen hatte: „Mein höchstes Ziel ist, die Union zu retten, nicht aber die Sklaverei zu erhalten oder zu vernichten. Wenn ich die Union retten kann, ohne einen Sklaven zu befreien, so werde ich es tun, und wenn ich mein Ziel erreichen kann, indem ich alle Sklaven befreie, so werde ich dies tun; sollte es aber nötig werden, einen Teil der Sklaven zu befreien und andere in ihrem jetzigen Zustand zu belassen, so werde ich diesen Weg einschlagen." Und als Lincoln die Aufhebung der Sklaverei nach reiflicher Überlegung proklamierte, unternahm er diesen Schritt teils aus politischen Gründen, teils weil er ihm notwendig schien, um dem Norden den Sieg zu bringen.

Der wahre Grund, der zu dem Konflikt zwischen dem ganz demokratischen Süden und dem schon bei dem Ausbruch des Krieges überwiegend republikanischen

Digitized by Google

Norden führte, bestand in den verschiedenen Ansichten über die Befugnisse der Bundesregierung. Die Demokraten, die nur den Wortlaut der Verfassung gelten lassen wollten, bestanden auf der strengsten Wahrung der Rechte der Einzelstaaten. Sie gingen soweit, die Union oder den Bund als jederzeit auflösbar zu betrachten, wenn der eine oder andere Staat es für vorteilhaft halte, seine eigenen Wege zu gehen. Diese Auffassung war so verbreitet, daß sie sogar von namhaften Republikanern im Norden geteilt wurde, die das Recht der Regierung, die Südstaaten durch Waffengewalt am Ausscheiden zu verhindern, bestritten. Hätte der Süden nicht die Feindseligkeiten begonnen, so wäre die Trennung vielleicht vollzogen worden. Der Angriff auf Fort Sumter einigte aber den Norden, der sich nun beinahe geschlossen für die Untrennbarkeit und damit die Erhaltung der Union erhob. Und als nach 4 Jahren blutiger Kämpfe Friede geschlossen wurde, war die Lehre, die Union bilde einen Staatenbund, der unter Umständen aufgelöst werden könne, für immer begraben. Der von den Föderalisten unter Alexander Hamilton vertretene Gedanke hatte gesiegt; die Staaten, die sich freiwillig zusammengeschlossen haben, um die Union zu bilden, haben sich damit der Möglichkeit, wieder aus der Union auszutreten, begeben. Sie bilden untrennbare Bestandteile der Union, bleiben aber doch selbst souverän, mit Ausnahme der Rechte und Befugnisse, die sie selbst an die Union abgetreten haben. Sie können auch diese freiwillig der Union überlassenen Rechte nicht zurückfordern oder erweitern; denn das kann nur durch eine Änderung der Bundesverfassung geschehen, wozu die Einwilligung von Dreiviertel der Einzelstaaten erforderlich ist.

Der schroffste Unterschied zwischen den beiden Parteien war aus dem Wege geräumt, die zugrunde liegende Verschiedenheit blieb aber bestehen. Die Demokraten beharrten nach wie vor auf dem Standpunkt, daß die Einzelstaaten im Besitz aller Rechte geblieben seien, die sie nicht dem Wortlaut der Verfassung nach an die Bundesregierung abgetreten hätten; die Republikaner hielten an der Ansicht fest, die in der Verfassung aufgeführten Punkte beschränkten nicht die Machtbefugnisse der Regierung, sondern seien nur erwähnt, um Klarheit zu schaffen, müßten also im weitesten Sinne aufgefaßt und ausgelegt werden, könnten auch im Falle der Not jederzeit eine Erweiterung erfahren, falls sich dies in den Sinn der Verfassung hineindeuten lasse. Genau dieselbe Scheidung, die zur Bildung der beiden Parteien führte, besteht also bis auf den heutigen Tag, nur ist die Möglichkeit gehoben worden, daß eine Lostrennung einzelner Staaten und damit der Zerfall des Bundes eintreten kann, solange die Notwendigkeit dazu nicht von der gesamten Bevölkerung anerkannt wird oder die Kraft nicht verloren gegangen ist, die zum Weiterbestehen der Union in ihrer jetzigen Gestalt erforderlich ist.

Die demokratische Partei bewacht heute noch eifersüchtig jeden Schritt, durch den die Souveränität und die Selbstverwaltung der Einzelstaaten geschmälert werden könnte. Sie setzt jedem Versuch, die Befugnisse der Bundesregierung zu erweitern und ihr dadurch die Macht oder das Recht zu geben, in die inneren Angelegenheiten der Einzelstaaten einzugreifen, heftigen Widerstand entgegen. Die Republikaner, auf der anderen Seite, sind bestrebt, die Regelung von Angelegenheiten, die bisher Sache der Einzelstaaten waren, dem Bund zu übertragen, wo immer das zweckmäßig erscheint. Daraus geht hervor, daß die republikanische Partei eine zentralisierende ist,

Digitized by Google

während die demokratische nach Dezentralisation strebt. Und das ist in der Tat der den beiden Parteien zugrunde liegende Unterschied, wenn er auch nicht immer klar erkennbar ist und zeitweise sogar völlig zu verschwinden scheint. Man könnte auch sagen, daß die demokratische Partei den Individualismus, der den Gründern der Republik vorschwebte, in ausgesprochener Weise vertritt und zäher an der Lehre festhält, daß die beste Regierung diejenige ist, die am wenigsten regiert. Die Tatsache läßt sich nicht in Abrede stellen, daß die Demokratie die Gedanken und Grundsätze, die zu der Errichtung der Republik in ihrer ursprünglichen Form geführt haben, sorgfältiger bewahrt und reiner erhalten hat; das ist aber gleichzeitig eine der Ursachen, die es dieser Partei so schwer machen, sich in der Macht zu behaupten, weil sie den Veränderungen, die sich im Laufe von fünf Viertel Jahrhunderten in den Verhältnissen und im Leben des Volkes vollzogen haben, nicht genügend Rechnung trägt.

Das sind die Gegensätze, die zu der Scheidung in zwei Parteien führten und heute noch als bestimmend angesehen werden dürfen. Dabei muß jedoch beachtet werden, daß keine der beiden Parteien sich gescheut hat, von ihren Grundsätzen abzuweichen, wenn sie glaubte, sich dadurch Erfolge bei den Wahlen sichern zu können, oder wenn gewichtige, materielle Interessen maßgebend wurden. Ein vorzügliches Beispiel für den Gedankengang sowie für die Handlungsweise der Parteien liefert der Streit, der sich im ersten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts, also während die Scheidung im Gange war, über die Frage entspann, ob die Bundesregierung berechtigt sei, Landstraßen und Kanäle anzulegen. Die Vorgänger der heutigen Republikaner leiteten die Befugnis der Regierung, derartige Arbeiten auszuführen, von dem Paragraphen ab, welcher ihr das Recht gibt, Postämter und Poststraßen einzurichten (to establish); ihre Gegner bekämpften diese Auffassung aber hartnäckig, weil ihrer Ansicht nach die Bundesregierung Poststraßen nur bestimmen, aber nicht konstruieren dürfe. Die Frage war von großer Wichtigkeit, weil die neubesiedelten Gegenden im Westen ohne jede Verbindung mit der Küste waren. Thomas Jefferson, den die Demokraten als den Gründer ihrer Partei betrachten, erkannte die Notwendigkeit der geforderten Bauten an, bezeichnete ihre Ausführung durch die Bundesregierung aber als verfassungswidrig und befürwortete eine Abänderung der Verfassung, um sie zu ermöglichen. Trotzdem stimmten viele seiner Anhänger und Parteigenossen für die Gesetzentwürfe, weil die von ihnen vertretenen Bezirke die Straßen und Kanäle brauchten. Wiederholt wurden die Vorlagen vom Kongreß angenommen, um von demokratischen Präsidenten vetiert zu werden. Schließlich siegte aber doch die von den Republikanern vertretene Auffassung, allerdings nur mit demokratischer Hilfe.

Überhaupt ist der grundsätzliche Unterschied zwischen den Parteien oft so schwer erkennbar, daß er zeitweise vollständig verschwunden zu sein scheint. Das liegt zum Teil daran, daß sich nicht jede Frage nach Parteirücksichten allein entscheiden läßt, zum Teil auch an dem Umstande, daß der Amerikaner ein ausgesprochener Opportunitäts-Politiker ist und nicht zähe an Prinzipien festhält. Er bleibt seiner Partei treu, auch wenn diese Schwenkungen vornimmt, welche mit den Grundsätzen, die sie zu vertreten vorgibt, nicht vereinbar sind. Auch innerhalb der Partei entscheidet ja die Majorität, der der Einzelne sich stets bereitwillig unterwirft, über die einzunehmende

Digitized by Google

Stellung. Während die Mehrheit aller Wähler also bestimmt, welche Partei herrschen soll, entscheidet die Majorität der Vertreter auf den Parteitagen, welche Politik die Partei einzuschlagen hat. Nur selten und bei ganz besonderen Veranlassungen lehnt sich ein Teil der Minderheit dagegen auf, und die Zahl der unabhängigen Wähler, welche keiner Partei angehören und strengen Gehorsam leisten, ist gering. Wenn eine politische Umwälzung eintritt und die bisher siegreiche Partei von der anderen verdrängt wird, so geschieht dies nicht, weil viele Wähler von dem einen Lager in das andere übergegangen sind, sondern weil ein Teil der Anhänger der geschlagenen Partei sich der Wahl enthalten hat. Weiter geht der Protest der Unzufriedenen gegen die Parteileitung nicht. Aus diesem Grunde sind auch alle Versuche, eine dritte Partei zu bilden, bisher erfolglos geblieben, obgleich dies mehr als einmal dringend notwendig schien, weil die beiden großen Parteien sich in festgefügte Organisationen — oder, wie der Amerikaner sagt: Maschinen — verwandelt hatten, deren Leiter sich gegenseitig in die Hände arbeiteten und nur den einen Zweck verfolgten, die Beute in Gestalt von Ämtern und Einkünften möglichst groß zu gestalten und unter sich und ihre Anhänger zu verteilen.

Mit dem Bürgerkriege änderte sich die Stellung der beiden Parteien. Die Republikaner wählten ihren Präsidentschafts-Kandidaten Abraham Lincoln, und die Demokraten, die seit sechzig Jahren, mit Ausnahme von zwei kurzen Unterbrechungen, im Besitz der Macht gewesen waren, wurden in die Opposition gedrängt. Zugleich trat ein Umschwung von viel größerer Folgenschwere ein, indem die republikanische Partei zu einer ausgesprochen staatserhaltenden wurde. Der Süden war immer demokratisch gewesen, nicht nur aus Überzeugung, sondern auch, weil er dem immer heftiger auftretenden Verlangen nach Abschaffung der Sklaverei kein besseres Bollwerk entgegensetzen konnte, als die Verteidigung der Rechte der Einzelstaaten, also der Auffassung, daß der Bund sich in die inneren Angelegenheiten der Staaten nicht mischen darf, solange es sich nicht um Befugnisse handelt, welche ihm dem Wortlaut der Verfassung gemäß übertragen sind. Als die Besorgnis, der neue republikanische Präsident werde die Aufhebung der Sklaverei verfügen, zur Loslösung der Südstaaten von der Union führte, war es die republikanische Partei, die nach kurzem Zögern eines Teiles ihrer Führer die Aufrechterhaltung des bisherigen Staatenbundes mit Waffengewalt zu erzwingen beschloß. Viele Demokraten im Norden schlossen sich ihr an, viele aber, darunter entschiedene Gegner der Sklaverei, sahen in dem Angriff auf die Staaten, die sich selbständig gemacht hatten, einen schweren Bruch der Verfassung; von wenigen Ausnahmen abgesehen, entzogen sie sich der Pflicht, ihre eigenen Staaten in dem Kampfe gegen den Süden zu stützen, nicht vollständig, gaben aber ihre Hilfe nur widerwillig und zögernd, drängten unablässig auf die Beendigung des Krieges und eine Verständigung mit dem Gegner, nötigenfalls durch unbeschränkte Anerkennung der Konföderation, und wirkten dadurch mehr als einmal in kritischen Augenblicken hemmend auf die Politik und die Operationen der Regierung. Das wurde nicht vergessen, und die demokratische Partei, die eigentlich seit der Gründung der Republik bemüht gewesen war, die politischen Einrichtungen in der Form und Gestalt zu erhalten, welche den Gründern vorgeschwebt hatte, brauchte Jahrzehnte, um den Vorwurf zu überwinden, sie habe den Versuch gemacht, das Vaterland zu vernichten.

Digitized by Google

Auf der anderen Seite wurden die Republikaner, die von jeher bereit gewesen waren, die Verfassung zu dehnen und zu strecken, und die sich nicht gescheut hatten, Hand an die Grundmauern des Staatsgebäudes zu legen, wenn ihrer Ansicht nach der Ausbau eingreifende Änderungen erheischte, auf einmal als die Erretter der Union betrachtet, und ihre Partei wurde als die eigentliche und sogar einzige Bewahrerin des echten Patriotismus bezeichnet. Fanatismus und Unverstand sahen noch lange in jedem Demokraten, auch wenn er während des Bürgerkrieges in den Reihen der Unionsarmee gestanden hatte, einen Rebellen, und Spuren dieser Gesinnungsart sind heute noch gelegentlich zu finden.

Verstärkt wurde diese Anschauung durch den Umstand, daß der ganze Süden, also alle früheren Sklaven- und Rebellenstaaten, geschlossen demokratisch wurde, sobald die Bundestruppen zurückgezogen worden waren, die nach dem Friedensschluß zum Schutz der befreiten Neger zurückblieben, bis ihre Anwesenheit nicht mehr notwendig schien und — was die Hauptsache war — die einstigen Rebellen wieder in ihre Bürgerrechte eingesetzt waren. Der Süden ist stets demokratisch gewesen und ist es heute noch. Selbst der Südländer, dessen politische Anschauungen sich vollständig mit denen der republikanischen Partei decken, wählt demokratisch, weil die dem Bürgerkriege folgende Zeit, die sogenannte Rekonstruktionsperiode, nicht vergessen ist, während welcher die Neger unter der Führung gewissenloser republikanischer Politiker von weißer Hautfarbe die Regierung in Händen hatten und ein korruptes Regiment führten. Die Neger sind sämtlich Republikaner aus natürlicher Anhänglichkeit für die Partei, die ihnen die Freiheit und die Bürgerrechte gegeben hat; die Weißen aber sind überall, wo die Negerbevölkerung zahlreich genug ist, um möglicherweise einen politischen Einfluß ausüben zu können, fast ausnahmslos Demokraten. Nichts fürchten die weißen Bewohner der Südstaaten mehr, als die politische Herrschaft der Schwarzen; sie sind entschlossen, um jeden Preis zu verhindern, daß die Neger in den Besitz der Regierung gelangen, und deshalb verhindern sie sie nicht nur mit allen gesetzlich erlaubten Mitteln am Wählen, sondern schließen sich auch der Partei an, von der der Neger am wenigsten zu erwarten hat.

Während also im Norden die Nachwirkungen der Konfliktsperiode fast ganz überwunden sind und der Demokrat nicht mehr als ein Verräter betrachtet wird, machen sie sich im Süden noch immer fühlbar. Man weiß dort, daß ein erheblicher Teil der Republikaner nicht abgeneigt ist, die Entrechtung der Neger, die unter dem Deckmantel gesetzlicher Vorschriften für die Ausübung des Wahlrechtes vollzogen worden ist, zu verhindern. Das kann entweder geschehen, indem die Südstaaten gezwungen werden, jedem Schwarzen die Ausübung des Wahlrechts zu gestatten, was in vielen Gegenden zur Besetzung aller Ämter mit Negern führen würde, oder auch durch Verkürzung der Vertretung im Kongreß. Das 14. Amendement zur Bundesverfassung, das angenommen wurde, um die Entrechtung der befreiten Sklaven zu verhüten, schreibt nämlich vor, daß bei der Verteilung der Kongreßabgeordneten unter die einzelnen Staaten die Einwohnerzahl maßgebend sein muß, aber überall dort, wo majorenne Bürger aus anderen Gründen als wegen verübter Verbrechen von der Ausübung des Wahlrechtes ausgeschlossen werden, nur die Zahl der Wähler als Basis für die Vertretung betrachtet werden soll. Wollte man diese Vorschrift

Digitized by Google

zur Anwendung bringen, so würde der Süden um rund 40 Prozent seiner jetzigen Vertretung im Kongreß beraubt werden.

Von Zeit zu Zeit werden Stimmen laut, welche die strenge Durchführung dieses Paragraphen der Verfassung fordern. Sie rühren zum Teil von wohlmeinenden Freunden der schwarzen Rasse her, welche dieser die politische Gleichberechtigung sichern möchten. Dieses Element wird vom Süden nicht gefürchtet, weil sein Einfluß gering ist und auch im Norden heute keine Majorität mehr für eine Maßregel zu gewinnen wäre, die den Neger zum Herrscher in mehreren Staaten machen könnte. Es ist aber keineswegs unmöglich, daß republikanische Politiker zu diesem Mittel greifen, um zu verhindern, daß ihrer Partei die Zügel der Regierung durch die Demokraten entrissen werden. Der Versuch ist schon wiederholt gemacht und nur mit knapper Not vereitelt worden. Das ist der Hauptgrund, weshalb alle Südstaaten demokratisch wählen, trotzdem sie eigentlich das Programm der republikanischen Partei vorziehen.

Soweit sind die Einflüsse der Vergangenheit tätig gewesen und heute noch sichtbar. In den vier Jahrzehnten aber, die dem Bürgerkriege folgten, traten wirtschaftliche Fragen immer mehr in den Vordergrund, und nach dem spanisch-amerikanischen Kriege zwang die Erwerbung weit entlegener Kolonien die Vereinigten Staaten, einen regeren Anteil an der Weltpolitik zu nehmen als bisher. Während dieser ganzen Zeit regierte die republikanische Partei, mit Ausnahme von acht Jahren, von denen vier, unter der zweiten Präsidentschaft Grover Clevelands, kaum in Betracht gezogen werden können, weil sie infolge des Zerwürfnisses zwischen dem Präsidenten und den Führern seiner Partei im Kongreß so gut wie unfruchtbar blieben. Die republikanische Partei hat also der äußeren wie der inneren Politik der Vereinigten Staaten während des vergangenen halben Jahrhunderts den Stempel aufgedrückt und daraus insofern Gewinn gezogen, als sie durch die auf ihr lastende Verantwortlichkeit eine Sicherheit des Handelns und eine politische Reife gewann, die sich ihre Gegner, die Demokraten, nicht zu erwerben vermochten. Dazu kam der Umstand, daß die wirtschaftliche Entwicklung der Neuzeit, die überall zur Zentralisierung drängt, mit der Sinnesart der Republikaner, die sie von ihren Vorgängern übernommen hatten, übereinstimmte. Es ist also kein Zufall, daß sich die republikanische Partei so lange in der Macht behauptet hat; denn der Verlauf der Dinge und die in der ganzen Welt zutage tretenden Tendenzen bereiteten den Boden für sie vor, und sie fand sich in vollem Einverständnis mit den Kräften, die nun in Tätigkeit traten. Nur sie konnte die Ausführung der an das Volk herantretenden Forderungen übernehmen, niemals aber die demokratische Partei, die immer noch den ausgesprochensten Individualismus zu vertreten suchte und, da sie die Hoffnungslosigkeit ihres Standpunktes fühlte, zu allerlei Kompromissen ihre Zuflucht nahm, dadurch aber nur immer mehr an Boden verlor. Es mag hier gleich erwähnt werden, daß die republikanische Partei später auf dem eingeschlagenen Wege zu weit gegangen ist, und davon wird an der geeigneten Stelle die Rede sein.

Zentralisation und die daraus entspringenden Tendenzen waren es aber nicht allein, die der republikanischen Partei ihre Eigenart verliehen. In ihr verkörperten sich die Anschauungen Alexander Hamiltons und seiner Gesinnungsgenossen, die

Digitized by Google

niemals festes Vertrauen zu der Demokratie nach Jeffersonschem Muster gehabt hatten. Es war ihnen gelungen, die Errichtung einer einzig und allein vom Volkswillen abhängigen Republik zu verhindern, indem sie die indirekte Erwählung des Präsidenten und der Bundessenatoren durchgesetzt hatten. So blieb nur das Unterhaus (House of Representatives), das alle zwei Jahre durch direkte Volksabstimmung neu erwählt wird, dem unmittelbaren Einfluß der öffentlichen Meinung unterworfen, während das Oberhaus oder der Senat, dessen Mitglieder auf sechs Jahre von den gesetzgebenden Körpern der Einzelstaaten erwählt werden, nicht nur schon aus diesem Grunde unabhängiger von jeweiligen Stimmungen ist, sondern auch seinen Charakter länger behält, weil in jedem zweiten Jahre nur ein Drittel der Senatoren ausscheidet. Die Wahl des Präsidenten ist im wesentlichen zu einer direkten geworden, war aber ursprünglich nicht so gedacht. Jeder Staat wählt nämlich Wahlmänner und diese wiederum den Präsidenten und Vize-Präsidenten. Mit der Zeit ist die Erwählung der Wahlmänner zur reinen Formsache geworden, weil es undenkbar ist, daß einer von ihnen seine Stimme einem anderen Kandidaten als dem vorher von seiner Partei bestimmten gibt. Aus dem Versuch, die Präsidentenwahl indirekt erfolgen zu lassen, hat sich nur der Übelstand erhalten, daß ein Kandidat siegen kann, weil er die Mehrheit der Elektoralstimmen auf sich vereinigt trotzdem für seinen Gegner — oder richtiger: für die Wahlmänner, die ihn wählen sollten — mehr Volksstimmen gefallen sind.

Das Gefühl, daß man der Masse des Volkes kein unbedingtes Vertrauen schenken und die unmittelbare Erledigung öffentlicher Angelegenheiten nicht überlassen dürfe, hat sich in der republikanischen Partei ebenso erhalten, wie die Überzeugung, daß die Regierung besser wisse, was dem Volke fromme, als dieses selbst. Es versteht sich von selbst, daß man diese Ansichten niemals aussprechen hört, wie überhaupt nur verschwindend wenige Amerikaner, die von ihnen geleitet werden, sich dessen bewußt sind. Es wäre beinahe Hochverrat, an der Allweisheit des Volkes zu zweifeln, aber unbewußt glaubt der richtige Republikaner, so feurig er auch von der Gleichheit aller Bürger und der Majestät des Volkswillens zu sprechen weiß, doch, daß die Masse nicht immer zu beurteilen vermag, was für sie vorteilhaft ist, und daß dies daher von bevorzugten Einzelnen entschieden werden muß.

Das bringt uns wieder zu einer der merkwürdigen Verschiebungen, die im politischen Leben der Vereinigten Staaten mitunter eintreten und es dem Ausländer so schwer machen, Klarheit zu gewinnen. Vor dem Bürgerkriege war alles, was als aristokratische Denkart und Tendenzen bezeichnet werden kann, im Süden und also in der demokratischen Partei zu finden. Der Bürgerkrieg ist ja im Ausland häufig ein Kampf zwischen den südlichen Aristokraten und den im Norden wohnenden Industriellen und Kaufleuten genannt worden. Diese Auffassung ist falsch, aber erklärlich, weil ein solcher Unterschied vorhanden war. Jetzt hat die republikanische Partei einen aristokratischen Anflug, soweit ihre Stellung zu der reinen Demokratie auf breitester Basis, wie Thomas Jefferson und seine Freunde sich die Union wünschten, in Betracht kommt. Es darf auch nicht verschwiegen werden, daß diese Tendenz in den letzten Jahren stärker geworden und gleichzeitig in mancherlei äußerlichen Erscheinungen Ausdruck gewonnen hat. Ganz falsch wäre es aber, daraus zu folgern, daß die

Digitized by Google

demokratische Republik sich allmählich einer anderen Regierungsform nähert; denn davon ist keine Spur sichtbar und diese Frage braucht daher nicht erst erörtert zu werden.

Der Unterschied zwischen den beiden Parteien kann am besten aus ihrer Behandlung der Zollfrage erkannt werden. Der Schutzzoll wurde anfänglich eingeführt, um der Regierung notwendige Einnahmen zu verschaffen und nebenbei die Entwicklung von Industrien zu fördern, die das Land in Kriegszeiten von Europa unabhängig machen könnten. Er ist unter den Händen der republikanischen Partei immer weiter ausgedehnt und fortwährend erhöht worden, weil bei dieser die Auffassung immer festere Wurzeln schlug, daß es das Recht und die Pflicht der Regierung sei, den einzelnen Bürger durch geeignete Gesetze gegen die Konkurrenz des Auslandes zu schützen und ihm bei dem Bemühen, auf wirtschaftlichem Gebiete erfolgreich zu sein, zu helfen. Während also im Anfang der Schutz, den der Einfuhrzoll gewährte, nur nebensächlich war, wurde er bald zum alleinigen Zweck. Die demokratische Partei bekämpfte diese Anschauungen als dem Geiste der Verfassung zuwiderlaufend und sprach der Regierung das Recht ab, einem Teil der Bürger Hilfe zuteil werden zu lassen, die andere nicht erhielten, und Abgaben zu erheben, die nicht dem Gesamtwohl zugute kämen. Sie vertrat ferner den Standpunkt, die Regierung dürfe überhaupt keinem Bürger Beistand in irgendeiner Form leisten, vielmehr müsse jeder aus eigner Kraft so weit vorwärts kommen, wie er es vermöge. Mit einem Wort: sie bestritt mit aller Entschiedenheit das Recht der Bundesregierung, sich mit der Wohlfahrt des einzelnen Bürgers überhaupt zu beschäftigen. Ihre Opposition blieb fruchtlos, weil die Republikaner zunächst die Bahn lange genug frei hatten, um ein Schutzzollsystem zu errichten, aus dem so viele direkten oder indirekten Nutzen zogen, daß seine Freunde immer zahlreicher wurden. Gleichzeitig entwickelte sich die Industrie in so großartiger Weise, daß das Volk sich von dem Werte des Schutzzolles überzeugen ließ, und auch die Demokraten, als sie auf kurze Zeit an das Ruder gelangten, nur eine Ermäßigung herbeizuführen suchten, keineswegs aber an eine Umwälzung, die zum Freihandel führen könnte, zu denken wagten. Sie verwahrten sich bei den Wahlen sogar ernstlich gegen die Verdächtigung, daß sie verkappte Freihändler seien und betonten nachdrücklich, sie opponierten nur dem übermäßigen Schutzzoll.

Die Parteien standen sich also in bezug auf diese Frage anfänglich als entschiedene und anscheinend unversöhnbare Gegner gegenüber. Das blieb so, solange die Demokraten ihren Grundsätzen treu waren, änderte sich aber, als die demokratische Partei erkannte, daß sie durch ihre Haltung an Boden verlor und die unbeugsame Opposition gegen den Schutzzoll ihr keine Anhänger brachte. Dazu kam, daß auch im demokratischen Süden die Industrie sich immer mehr entwickelte und dort gleichfalls die Vorteile erkannt wurden, die der Schutzzoll brachte. Die Partei gab nun ihre Grundsätze nicht preis, betonte sie vielmehr in den Programmen ihrer Parteitage nach wie vor, gestand aber zu, daß eine Änderung der republikanischen Wirtschaftspolitik nur sehr vorsichtig und allmählich angebahnt werden dürfe, und gestattete ihren Vertretern im Kongreß, für die Erhöhung solcher Zollsätze zu wirken, welche ihren betreffenden Bezirken Nutzen bringen konnten. Tatsächlich haben bei

Digitized by Google

den Beratungen des Payne-Tarifs viele Demokraten mit den Hochzöllnern Hand in Hand gearbeitet, und dieses Zollgesetz wäre anders und bedeutend gemäßigter ausgefallen, wenn der republikanische Flügel, der sich der Erhöhung der Zollsätze widersetzte, von den berufenen Verfechtern freihändlerischer Ansichten die Unterstützung erhalten hätten, die diese eigentlich hätten liefern müssen.

Äußerlich ist der Unterschied noch derselbe, und wenn man den Worten der Demokraten glauben darf, so haben sie sich nur aus Freihändlern in Tarifreformer verwandelt, auch ihre Grundsätze nicht aufgegeben, sondern deren Bekräftigung durch die Tat einfach auf den geeigneten Zeitpunkt verschoben. Wenn aber die Probe gemacht würde, so dürften sich bedeutend mehr Demokraten einer auch nur einigermaßen durchgreifenden Ermäßigung der meisten Zölle widersetzen, als Republikaner dafür zu haben wären. So stimmen die demokratischen Vertreter der Industriegegenden im Süden mit der Hochzollpolitik vollständig überein, während die republikanischen Senatoren und Abgeordneten aus den westlichen Ackerbaustaaten auf Ermäßigung des Tarifs drängen. Allerdings ist, als Ganzes genommen, die republikanische Partei noch heute die des Hochzolles, während die demokratische sich auf jedem Parteitag für Tarifreform erklärt; es sieht aber gegenwärtig so aus, als ob die Demokraten nicht den Mut haben würden, die Frage ernsthaft anzufassen, selbst wenn sie an die Herrschaft gelangten, und daß der Anstoß dazu viel wahrscheinlicher von den Republikanern des mittleren Westens ausgehen wird.

Indem die republikanische Partei die eigentliche Verfechterin des Schutzzolles wurde, machte sie natürlich alle, die daraus Nutzen zogen, zu ihren Freunden. Der Tarif war ja immer viel höher gewesen, als zur Abwehr der Konkurrenz des Auslandes erforderlich war, soweit Waren in Betracht kamen, deren Herstellung in den Vereinigten Staaten überhaupt möglich war. Mit seiner Hilfe konnte daher nicht nur Schutz, sondern auch andere Vorteile gewährt werden. Ein amerikanisches Zollgesetz wird nicht ausschließlich auf Grund des Urteiles sachverständiger Berater oder sorgfältiger Erwägung seiner Wirkungen ausgearbeitet. Die persönlichen Wünsche der Interessenten spielen eine große Rolle und werden nicht selten ausschlaggebend, wenn sie durch den nötigen politischen Einfluß gestützt sind. Der Partei geleistete Dienste in irgendwelcher Form, vornehmlich durch reichliche Beisteuern zu den Wahlfonds, sichern Berücksichtigung. Die großen Trusts und Industriegesellschaften gewinnen auf diese Weise die Gunst und Fürsprache der Parteileiter, die kleineren die Unterstützung einzelner Senatoren und Abgeordneten. Diese helfen sich nun gegenseitig. Liegt beispielsweise in einem Bezirk eine Knopffabrik, die mehrere tausend Arbeiter beschäftigt, so wird der Abgeordnete, um sich den Fabrikanten, der natürlich großen Einfluß besitzt und ihm wohl zur Erwählung verholfen hat, zu verpflichten und auch die Stimmen der Arbeiter zu gewinnen, dafür zu sorgen suchen, daß der Einfuhrzoll auf Knöpfe nicht herabgesetzt, sondern womöglich erhöht wird. Allein kann er nichts ausrichten; er geht also zu anderen Abgeordneten, welche in ähnlicher Lage sind, verspricht ihnen für die Zollsätze zu stimmen, die ihnen am Herzen liegen, und erhält dafür die Zusage, daß sie ihm zur Seite stehen werden, wenn der Zoll auf Knöpfe zur Beratung kommt.

Die republikanische Partei war unter solchen Umständen in der Lage, zu geben,

Digitized by Google

und sie hat mit ihrer Gunst nicht gekargt, wo sie Gegenleistungen erwarten durfte. Sie wurde die Freundin und Bundesgenossin aller, welche die Hilfe der Regierung brauchten, in der Finanzwelt, im Handel, in der Industrie und auf allen anderen Gebieten. Die überall in der Welt einsetzende Strömung der Vereinigung und des Zusammenschlusses kam ihr in doppelter Weise zugute. Sie machte es ihr möglich, die Verantwortung für die Entstehung der Riesentrusts, von der sie nicht freizusprechen war, wenigstens teilweise von sich abzuwälzen, und sie machte ihre Bundesgenossen immer mächtiger und wertvoller. So wuchsen, von der Regierung in jeder Weise begünstigt, die Korporationen, wie der Amerikaner die Aktiengesellschaften nennt, deren Funktionen nicht rein privater Natur sind und deren Handlungen daher das Wohl und Wehe des Volkes berühren, ins Ungeheuerliche, traten der öffentlichen Meinung mit immer größerer Gleichgültigkeit gegenüber und übten einen stetig zunehmenden Einfluß auf die Regierung aus. Das rasche Aufblühen des Landes verbarg diese Entwicklung anfangs, sie wurde aber doch bald schwer empfunden und das Verlangen nach Abhilfe machte sich geltend.

Die demokratische Partei hatte diesem Vorgang ohnmächtig gegenüber gestanden. Vergeblich kämpfte sie anfänglich für ihren alten Grundsatz, daß die Bundesregierung kein Recht besitze, die ihr übertragene Befugnis, Zölle zu erheben, zu anderen Zwecken als zur Beschaffung der erforderlichen Einnahmen zu verwenden. Zeitweilig schien ihr die Ansammlung eines riesigen Überschusses in der Bundeskasse die Opposition erleichtern zu wollen, aber die republikanische Partei fand immer schnell die Wege die überflüssigen Einnahmen auszugeben. Die Aussichtslosigkeit, mit ihrem alten Programm die Gegner zu überwinden, verführte die Demokraten zu allerlei Experimenten, die sie immer mehr schwächten. Sie liebäugelten mit den Befürwortern der unbeschränkten Ausgabe von ungedecktem Papiergeld und ließen sich später von den Verfechtern der Silberfreiprägung kapern. Dadurch verschlechterte sich ihr Ruf derart, daß ihn selbst die zweimalige Erwählung Grover Clevelands zum Präsidenten nicht vollständig wiederherstellen konnte. Von jeher weniger straff organisiert als die republikanische Partei, hatte die demokratische viel mehr innere Kämpfe durchzumachen, weil immer eine Faktion vorhanden war, der jedes Mittel, so sehr es auch gegen Prinzipien und Überlieferung verstoßen mochte, gut genug schien, wenn die Hoffnung vorhanden war, damit die so heiß ersehnte und schmerzlich entbehrte Gunst des Volkes wiederzugewinnen. Die Demokratie war geraume Zeit hindurch in den Händen von Demagogen, die kein anderes Ziel kannten, als den Sieg, und gierig jede neu auftauchende Frage aufgriffen, wenn sich die Gelegenheit zu bieten schien, auf diese Weise ihr Gefolge zu vergrößern. Sie konnte dadurch nichts gewinnen und litt außerdem unter der unbestreitbaren Tatsache, daß ihre Opposition gegen die Zentralisation auf wirtschaftlichem Gebiete im Widerspruch zu der überall vorherrschenden Tendenz stand. Sie schien sich überlebt zu haben.

Da boten sich ihr neue Möglichkeiten durch die Folgen der von den Republikanern eingeschlagenen Handlungsweise. Die Macht der Trusts, der Eisenbahnen und aller anderen wirtschaftlichen Gebilde war immer größer geworden, wurde immer rücksichtsloser ausgeübt und vom Volke mit jedem Tage schwerer empfunden. Daß die republikanische Partei einen großen Teil der Verantwortlichkeit für diese Zustände

Digitized by Google

trug, war zweifellos. Sie hatte durch den Hochzoll und auf andere Weise diese Entwicklung auf jede Weise gefördert. Das Großkapital stand auf ihrer Seite, weil es von ihr die Erfüllung seiner Wünsche erwarten durfte. Das Volk fing an, sich darüber klar zu werden, daß es die Befreiung von dem immer unerträglicher werdenden Druck, den die Monopole aller Art ausübten, nicht von den Republikanern, sondern nur von den Demokraten hoffen konnte. Jedoch die demokratische Partei war noch nicht genügend geläutert, um die sich ihr bietende Gelegenheit auszunützen. Sie verstand es nicht, das Vertrauen der Wähler durch die Auswahl geeigneter und durchaus zuverlässiger Kandidaten zu gewinnen, und gleichzeitig machten die Republikaner eine Schwenkung und nahmen den Kampf gegen die Trusts auf, bis jetzt allerdings mit geringfügigem Erfolg.

Nun darf nicht angenommen werden, daß die Republikaner sich den Trusts und dem Großkapital nur aus Eigennutz oder vielleicht korrupten Beweggründen verbündeten. Diese Faktoren waren wohl hier und da auch mit im Spiele, aber die Hauptsache blieb doch, daß das ganze Volk die schnelle Entwicklung der reichen Hilfsquellen des Landes wünschte und bereit war, für die Erreichung dieses Zieles jedes Opfer zu bringen. Unter solchen Umständen erhielt jeder Unternehmer, der dazu beitragen wollte, die Privilegien, die er forderte, ohne Widerspruch, und zur Vereitelung jedes Versuches, Unternehmungen, welche öffentlichen Zwecken dienten, unter die erforderliche Aufsicht und Kontrolle zu stellen, genügte der Einwand, die Entwicklung des Landes könne dadurch aufgehalten werden. Wäre die demokratische Partei zu jener Zeit im Besitz der Regierung gewesen, so hätte sie wahrscheinlich ebenso gehandelt, wenn sie auch wohl nicht ganz so weit gegangen wäre. Das ist auch der Grund, weshalb die republikanischen Führer die ihnen zugeschobene Verantwortung keineswegs ablehnen, sondern nicht ganz ohne Berechtigung sich rühmen, die beispiellose Entwicklung des Landes während der letzten vier Jahrzehnte herbeigeführt zu haben. Den Vorwurf, dabei in schwere Fehler verfallen zu sein, weisen sie mit der Bemerkung zurück, dies habe sich nicht vermeiden lassen, die Partei sei nun aber im Begriff, ihre Versehen gutzumachen, soweit dies möglich sei.

Es mag hier erwähnt werden, daß die republikanische Partei mehr Entschlossenheit und Tatkraft besitzt, als die demokratische. Sie ist nicht nur fester organisiert und gestattet ihren Anhängern weniger Meinungsfreiheit, sondern sie setzt sich auch leichter über Bedenken hinweg, die hinsichtlich der Übereinstimmung eines geplanten Schrittes mit der Verfassung oder der Überlieferung entstehen mögen. Sie rechnet mit der Tatsache, daß das Volk durch eine kühne Tat gewonnen wird und dann leichte Verstöße gegen das Staatsgrundgesetz gern verzeiht. Man muß auch zugestehen, daß die republikanische Partei mehr als einmal einen Standpunkt eingenommen hat, den sie für richtig erachtete, trotzdem das höchst gefährlich erschien, weil allen Anzeichen nach die Mehrheit des Volkes nicht mit ihm einverstanden war. Diese Partei ist eben ihrem ganzen Wesen nach, wie schon aus ihrer Entstehung hervorgeht, eine Herrscherpartei, wenn das auch unter amerikanischen Einrichtungen nicht eigentlich zur Geltung kommen kann. Auch sie erkennt selbstverständlich an, daß in Übereinstimmung mit der Verfassung der Wille des Volkes maßgebend sein muß, aber sie scheut sich auch nicht, ihn unberücksichtigt zu lassen oder ihm zuwider zu handeln, wenn ihr dies

Digitized by Google

zweckmäßig erscheint, in der festen Voraussetzung, daß das Volk ihr Vorgehen später billigen wird, wenn es bessere Einsicht gewonnen hat. Die demokratische Partei dagegen steht auf dem Boden der Unabhängigkeitserklärung und der Verfassung, ohne eine Dehnung oder freie Auslegung der einzelnen Paragraphen zu billigen; sie kann von ihren Anhängern nicht denselben unbedingten Gehorsam der Parteileitung gegenüber fordern, weil einer ihrer wichtigsten Grundsätze die Anerkennung der Freiheit des Handelns für jeden einzelnen Bürger fordert, jeden Druck von oben, von wem er auch ausgeübt werde, aber als falsch bezeichnet, und sie ist daher nicht, wie ihre Gegnerin, unter allen Umständen imstande, mit eng geschlossenen Reihen in den Kampf zu treten. Daß die demokratische Partei gegenwärtig einen besonders schweren Stand hat, weil ihre eigentlichen Grundsätze mit den zur Zeit herrschenden Tendenzen auf wirtschaftlichem Gebiet in unheilbarem Widerspruch stehen, ist bereits erwähnt worden, und der Umstand, daß sowohl die Partei als Ganzes wie einzelne ihrer Anhänger oder Gruppen von Zeit zu Zeit den auf sie einstürmenden Einflüssen unterlagen und genau dieselbe Politik trieben, die sie an den Republikanern so scharf getadelt hatten, macht den inneren Zwiespalt noch schlimmer. Es darf also gesagt werden, daß unter den jetzigen Verhältnissen die republikanische Partei die regierungsfähigere ist, und zwar hauptsächlich, weil sie praktischer ist, während die demokratische sich mehr von Theorien leiten läßt. Gleichzeitig muß aber entschieden davor gewarnt werden, daraus Folgerungen für die Zukunft abzuleiten; denn die Demokratie kann, wenn die Verhältnisse sie begünstigen, sehr schnell einen Verjüngungsprozeß durchmachen, der sie zur ebenbürtigen Bewerberin um die Herrschaft macht. Das ist in Amerika schon oft geschehen, und auch in anderen Ländern hat häufig eine Partei, die ihre Kraft in langen Jahren fruchtloser und entmutigender Opposition ganz eingebüßt zu haben schien, plötzlich neues Leben an den Tag gelegt, nachdem sie in den Besitz der Regierung gelangt war.

Einer Frage gegenüber hat die republikanische Partei unzweifelhaft dem Lande bessere Dienste geleistet, als die demokratische, und das ist die Währungsfrage. Allerdings ist auch sie in diesem Punkte nicht immer ihren Grundsätzen treu geblieben, aber das kann schließlich von keiner Partei ernstlich verlangt werden, deren Kongreßabgeordnete sich alle zwei Jahre einer Neuwahl unterziehen müssen; unter solchen Umständen ist es vielmehr menschlich und oft auch verzeihlich, wenn eine Partei sich Strömungen anpaßt und Forderungen bewilligt, trotzdem sie von ihrer Schädlichkeit überzeugt ist. Für ihren gröbsten Fehler, das Gesetz vom Jahre 1890, das die Regierung zwang, monatlich 4 500 000 $ Silber anzukaufen, und das in der Folge die verhängnisvollsten Früchte zeitigte, entschuldigt sich die republikanische Partei übrigens mit der Behauptung, daß die Einführung der Silberfreiprägung nur durch diesen Kompromiß zu verhindern war. Dieser Fehltritt kann ihr verziehen werden; denn sie hat die infolge des Bürgerkrieges verworrenen Finanzen in Ordnung gebracht und dem Lande ein gutes Währungssystem gegeben. Dieses Verdienst ist ebenso unbestreitbar wie der Umstand, daß sie bei diesen Arbeiten auf jedem Schritt die Opposition der Demokraten zu bekämpfen hatte, die nicht durch den Wunsch, die Regierung in Verlegenheit zu setzen, erzeugt wurde, sondern auch der Tatsache entsprang, daß in den Reihen dieser Partei viel weniger Verständnis für diese Fragen vorhanden war. Das kann nicht über-

Digitized by Google

raschen, weil es am Ende natürlich ist, wenn es Demokraten gibt, die ihre Anschauungen bis ins letzte Extrem weiterspinnen und so zu dem Schlusse gelangen, daß das Volk jederzeit das Recht hat, der Regierung vorzuschreiben, wieviel und welche Art von Geld im Umlauf sein soll. Verbindet man damit die felsenfeste Überzeugung, daß alles, was das amerikanische Volk tut, richtig, weise und von unerschütterlichem Werte ist, so wird man sich nicht darüber wundern, daß die Vereinigten Staaten und besonders die demokratische Partei einen fruchtbaren Boden für alle Lehren gebildet haben, die der Regierung eines Landes die Macht zuschreiben, durch die Druckerpresse oder den Münzstempel Werte zu schaffen. Glücklicherweise und dank der republikanischen Partei ist diese Frage aber jetzt aus dem Wege geschafft und bildet keinen Streitpunkt mehr.

Der spanisch-amerikanische Krieg brachte neue Fragen, zu denen die beiden Parteien Stellung nehmen mußten. Für seinen Ausbruch waren beide gleich verantwortlich. Das amerikanische Volk war über die von den Spaniern auf Cuba verübten Greuel tief entrüstet, und keine politische Partei würde gewagt haben, sich dieser Volksströmung zu widersetzen. Der Ausgang des Krieges gab den Vereinigten Staaten die Gelegenheit, als Weltmacht aufzutreten und eine Stimme im Rate der Völker zu beanspruchen. Die Republikaner machten davon mit Begeisterung Gebrauch. Imperialismus, Expansion und die „klar zu Tage liegende Mission" (manifest destiny) der nordamerikanischen Union wurden Schlagworte, die in leicht entzündlichen Gemütern hellen Widerhall fanden. Und doch hätte diesmal die demokratische Partei eine Gelegenheit gehabt, das Vertrauen des Volkes wiederzugewinnen. Die Annexion der Philippinen wurde von der Mehrheit der Bevölkerung nicht gewünscht. Selbst innerhalb der republikanischen Partei war starke Opposition gegen diesen Schritt vorhanden. Zur Bestätigung des Friedensvertrages war eine Zweidrittel-Mehrheit des Bundessenats erforderlich, und diese konnten die Republikaner nicht aufbringen. Dem Rate ihrer Führer folgend, lieferten die Demokraten die fehlenden Stimmen, teils aus Furcht, das Volk werde ihrer Partei Mangel an Patriotismus vorwerfen, teils in der Hoffnung, die Annektierung der Philippinen werde die Republikaner in ernste Schwierigkeiten verwickeln. Die demokratische Partei muß also einen Teil der Verantwortlichkeit für die nun folgende Entwicklung tragen, so sehr sie sich auch dagegen sträuben mag.

Seitdem ist die Regierung, immer unter dem Einfluß der republikanischen Partei stehend, eifrig bemüht gewesen, ihre Bedeutung überall fühlbar zu machen, wo sich Gelegenheit dazu bot. Die lebhafte Beteiligung an den Friedenskonferenzen im Haag, der Bau des Panama-Kanals, die Teilnahme an der Expedition nach China, das Angebot der Vermittlung zwischen Rußland und Japan, die erhöhte Aufmerksamkeit, die den Vorgängen in Mittel- und Südamerika geschenkt wird, und das rege Interesse für die Entwicklung in China — das sind alles Anzeichen der neuen Wendung, welche die amerikanische Politik auswärtigen Angelegenheiten gegenüber genommen hat. Sie hat nicht nur vornehmlich, sondern einzig und allein die Erschließung neuer Märkte für die amerikanische Industrie und neuer Gebiete für amerikanische Kapitalien zum Ziel. Sie kann in keiner Beziehung eine Eroberungspolitik genannt werden, und die Befürchtung, daß sie zu ernstlichen Verwicklungen führen könnte, ist nicht vorhanden.

Digitized by Google

Nach dem, was bereits gesagt worden ist, braucht kaum besonders betont zu werden, daß die republikanische Partei sich ganz besonders zur Trägerin dieser Politik eignet. Sie besitzt die erforderliche Tatkraft und Entschlossenheit, genießt die Unterstützung des ihr eng befreundeten Großkapitals, wodurch ihr ein nicht zu unterschätzender Zuwachs an Macht geliefert wird, und setzt sich mit genügender Leichtigkeit über die durch den Wortlaut der Verfassung und die ursprüngliche demokratische Überlieferung gezogenen Grenzen hinweg. Die Demokraten dagegen halten noch immer an den vor fünfviertel Jahrhunderten geprägten Grundsätzen fest: sie bezeichnen jede Einmischung in die zwischen anderen Völkern entstehenden Streitfragen für falsch und würden es am liebsten sehen, wenn die Vereinigten Staaten sich in ihren Beziehungen zum Auslande auf das zum Schutz des Außenhandels unumgänglich Notwendige beschränkten; sie weisen immer wieder auf die Warnung George Washingtons hin, daß die Vereinigten Staaten sich in keine Verträge und Bündnisse einlassen dürfen, die zu ungeahnten Verwicklungen führen könnten, und sie fürchten von allzu intimer Berührung mit den Völkern der alten Welt einen unheilvollen Einfluß auf die Reinheit amerikanischer Einrichtungen. Obgleich sie die Annektierung der Philippinen herbeiführen halfen, opponieren sie der Erwerbung von Kolonien, wenn deren Einwohner nicht als amerikanische Bürger anerkannt und ihnen alle Rechte, welche die Verfassung gewährleistet, zugestanden werden. Die gegenwärtigen Zustände, unter denen die Eingeborenen auf den Philippinen Untertanen sind, deren weiße Herrscher den Umfang ihrer Rechte bestimmen, ohne sie zu befragen, stehen nach der Ansicht der demokratischen Partei nicht nur in schroffem Widerspruch zu amerikanischen Einrichtungen, sondern bergen auch große Gefahren, weil sie die Anschauung fördern, daß es Herrscher und Beherrschte geben darf, und weil diese möglicherweise in den Vereinigten Staaten selbst Wurzel fassen könnte, nachdem sie sich in den Kolonien einmal gebildet hat. Hier stoßen wir wieder auf einen der Widersprüche, die den Einblick in die amerikanische Politik so erschweren: die republikanische Partei, die dem Neger das Stimmrecht gab und für seine politische Gleichstellung eintrat, hält es für richtig, den Einwohnern der Kolonien die Bürgerrechte zu verkürzen, während die Demokraten, welche die Sklaverei verfochten, die politische Entmündigung der Filipinos als ein schweres Unrecht bezeichnen. Erklären läßt sich dieser Zwiespalt wiederum durch den Hinweis, daß die republikanische Partei sich mit praktischer Arbeit befaßt, die demokratische sich aber mit Theorien abgibt.

Diesen Ansichten entspricht auch die Stellung der Parteien dem Ausbau der Kriegsflotte und der Vermehrung des stehenden Heeres gegenüber. Der Grundstein zu der jetzigen Flotte wurde allerdings unter einer demokratischen Verwaltung gelegt, aber damals beabsichtigte man nicht, sie stärker zu machen, als zur Verteidigung der Küsten im Falle eines feindlichen Angriffes erforderlich war. Die Forderung, eine starke Flotte zu schaffen, die sich mit denen anderer Mächte messen könne, ging von republikanischer Seite aus. Die Vermehrung des Landheeres war durch die Notwendigkeit, auf lange Zeit hinaus starke Besatzungen in den Philippinen zu halten, geboten. Beiden Maßnahmen widersetzten sich die Demokraten, soweit sie es wagen durften, ohne sich dem Verdacht auszusetzen, daß es ihnen an Patriotismus mangle.

Digitized by Google

Auch in der Vermehrung des Heeres und der Flotte erblicken sie eine Kräftigung von Anschauungen, die dem amerikanischen Geiste fremd sind, weil sie erkennen, daß ein tüchtiges Offizierkorps auch in einer Republik in gewisser Beziehung nicht frei von aristokratischer Gesinnung sein kann. Neben der felsenfesten Überzeugung, daß seine politischen Einrichtungen die besten sind, die der Mensch erdenken kann, finden wir beim Amerikaner die ewig wache Besorgnis, daß sich auf geheimnisvolle Weise Anschauungen einschleichen könnten, welche die Grundlagen der echten Demokratie untergraben, und deshalb bekämpft er alles, was ihm auch nur im entferntesten fremdartig erscheint. Aus diesem Grunde bewilligt die demokratische Partei, die ganz besonders streng an den Überlieferungen festhält und einen gewissen pessimistischen Zug nicht verleugnen kann, wohl bereitwillig alle Mittel, die zur Vervollkommnung des Heeres und der Flotte notwendig sind, widersetzt sich aber jeder Forderung, die über das hinausgeht, was die Verteidigung des Landes gegen einen Angriff erheischen würde. Sie vertritt die Ansicht, daß die geographische Lage des Landes die Möglichkeit eines Krieges mit einer Großmacht so gut wie ausschließt und daß im schlimmsten Falle die Verteidigung der Küsten eine verhältnismäßig leichte Aufgabe bildet, zu deren Erfüllung ein kleines stehendes Heer und die Bürgerwehr genügt. Eine starke Streitmacht zu Wasser und zu Lande erhöht nach ihrer Überzeugung die Lust an kriegerischen Taten und verleitet zu Schritten, die zu Verwicklungen führen. Nach einem großen Kriege wäre aber immer die Gefahr vorhanden, daß sich eine Militärpartei bilde, die den Anstoß zur Vernichtung der demokratischen Republik geben würde. Erwägungen solcher Art leiten die demokratische Partei in ihrem Bestreben, Heer und Flotte auf das Notwendigste zu beschränken und der Beteiligung der Regierung an Vorgängen in anderen Ländern die engsten Grenzen zu ziehen.

Die Gliederung in Parteien vollzieht sich in den Vereinigten Staaten nicht nach Stand, Beruf oder Herkunft, soweit die Bildung politischer Ansichten dadurch beeinflußt wird. Man kann nicht einmal behaupten, daß die aus dem Studium der Verhältnisse geschöpfte Überzeugung entscheidend ist. Der Amerikaner erhält das Wahlrecht, sobald er 21 Jahre alt ist. Über die Art, in der er es das erste Mal ausübt, entscheidet meist die nächste Umgebung, vor allem die Familie. Der Sohn folgt dem Vater, wie dieser dem Großvater gefolgt ist. Bei der amerikanischen Parteitreue, die als hohe Tugend bewertet wird, kommt ein Wechseln in der Parteiangehörigkeit nur verhältnismäßig selten vor. Der Süden ist aus bereits angeführten Gründen geschlossen demokratisch, Neu-England ist überwiegend republikanisch und hat diese Gesinnung auch auf die westlichen Staaten übertragen, die von seinen Söhnen besiedelt worden sind. Das Großkapital schwört der Hauptsache nach zur republikanischen Fahne, aber weniger der politischen Überzeugung wegen, sondern weil die republikanische in der Lage und bereit war, seinen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Davon abgesehen, kann aus Beruf oder Abstammung niemals auf die Parteiangehörigkeit geschlossen werden.

Im Grunde genommen ist der Unterschied zwischen den beiden Parteien ja auch nicht annähernd so groß wie in europäischen Ländern. Sie sind eines Sinnes, soweit die Regierungsform in Betracht kommt, und sie erkennen die Verfassung als Richtschnur für ihre Handlungen an. Ihre Ansichten gehen nur über die Tragweite

Digitized by Google

einzelner Paragraphen und die Grenzen der Befugnisse der verschiedenen Zweige der Verwaltung auseinander. Der Unterschied ist manchmal so fein, daß der Fernstehende, der nicht ganz genau mit den Verhältnissen vertraut ist, ihn kaum wahrzunehmen vermag. Auch der Umstand, daß infolge der häufigen Wahlen — alle zwei Jahre wird ein neues Abgeordnetenhaus und alle vier Jahre ein neuer Präsident gewählt — sich die Parteien über die im Volke zeitweilig vorherrschende Stimmung sorgfältig zu unterrichten suchen und ihr schon vor den Wahlen entgegenkommen, schützt dagegen, daß ein Parteiwechsel in der Regierung zu einem jähen Umschwung in der Politik des Landes führt. Dazu kommt noch, daß der Senat sich nur langsam und nach und nach erneut und beispielsweise noch Jahre hindurch eine republikanische Mehrheit enthalten kann, nachdem Präsident und Haus schon lange demokratisch waren. Eine plötzliche Änderung des ganzen Regierungsprogramms ist also außerordentlich erschwert und kann nur durch eine förmliche Umwälzung in den politischen Ansichten des ganzen Volkes herbeigeführt werden. Auch das setzt aber voraus, daß die herrschende Partei, gegen die sich die Bewegung richtet, deren Stärke nicht rechtzeitig erkannt und gewürdigt und also nicht den Versuch gemacht hat, ihr nachzugeben und sich ihr anzupassen. Dies wird aber immer geschehen, weil der Amerikaner ausgesprochener Opportunitätspolitiker ist und seine Parteien denselben Zug aufweisen. Kein Politiker und keine Partei wird zögern, aus Gründen der Zweckmäßigkeit, wenn beispielsweise eine sichere Niederlage droht, den augenblicklichen Standpunkt aufzugeben — allerdings um ihn schnell wieder einzunehmen, wenn die Gefahr vorüber ist. Es kann daher vorkommen, daß eine Partei zeitweilig Maßregeln verficht, die im schroffsten Widerspruch zu ihren Grundsätzen, ihrer Vergangenheit und den eben erst von ihr ausgeübten Handlungen stehen. Deshalb lassen sich weder die Parteien, noch die sie bewegenden Kräfte, noch endlich der Gang der amerikanischen Politik nach einzelnen Ereignissen oder Erscheinungen richtig beurteilen. Wenn man daran festhält, daß die republikanische Partei nach Zentralisierung strebt und die Erweiterung der Befugnisse der Bundesregierung herbeizuführen wünscht, daß sie auf wirtschaftlichem Gebiete die gleichen Tendenzen begünstigt und dem Grundsatz huldigt, die Regierung müsse die Entwicklung des Landes mit allen Kräften und ohne Rücksicht auf die Kosten fördern, und daß sie schließlich den Eintritt der amerikanischen Union in das Konzert der Großmächte befürwortet, so wird man ihren Charakter verstehen. Die demokratische Partei dagegen bestreitet das Recht der Regierung, Privatunternehmungen irgend welcher Art zu fördern, zu begünstigen oder zu beschützen, und verlangt von ihr, die Entwicklung von Handel und Industrie der Kraft und dem Unternehmungsgeist des einzelnen vollständig zu überlassen. Sie besteht auf buchstäblicher Auslegung der Verfassungsparagraphen, in welchen die Befugnisse der Bundesregierung und der Einzelstaaten präzisiert sind, und verwirft jeden Versuch, sie auszudehnen, als einen Eingriff in die geheiligten Rechte des souveränen Volkes. Nach ihrer Überzeugung ist diejenige Regierung die beste, welche am wenigsten regiert, und ihr schwebt als Ideal noch immer die reine Demokratie nach Jeffersonschem Muster vor, in der alle Bürger gleiche Rechte, gleiche Pflichten und gleichen Anteil an allen Handlungen der Regierung haben. Sie sieht in der Regierung eigentlich nur ein notwendiges Übel, das nicht umgangen werden kann, dessen Notwendigkeit aber immerhin zu bedauern

Digitized by Google

ist, vornehmlich weil auch die beste Regierung von Zeit zu Zeit versuchen wird, ihre Machtbefugnisse auszudehnen, und deshalb eine Gefahr bedeutet.

Das sind gewissermaßen die Endziele, denen die beiden Parteien zustreben, ohne Aussicht, sie zu erreichen. Sie müssen sich den Verhältnissen und wechselnden Bedingungen anbequemen und können das auch, da starres Festhalten an Prinzipien eine Eigenschaft ist, die dem Amerikaner nicht in übermäßig hohem Grade zu eigen ist. Schon heute scheint es, trotzdem die demokratische Partei sich in einer beinahe hoffnungslosen Minderheit befindet, als ob die Republikaner eine Schwenkung machen müßten, um sich in der Macht zu behaupten. Sie werden den Beweis liefern müssen, daß die von ihnen eingeschlagene auswärtige Politik, die über die engeren Grenzen des Landes hinausreicht, dem amerikanischen Volke die Vorteile bringt, die sie verheißen haben; vor allem werden sie aber gezwungen sein, die immer mehr zunehmende Unzufriedenheit mit dem Treiben der großen Trusts, Eisenbahngesellschaften und anderen wirtschaftlichen Gebilden zu stillen, indem sie die von Präsident Roosevelt angekündigten, bis jetzt aber über sehr milde Versuche nicht hinausgehenden Schritte ausführen, durch die alle Aktiengesellschaften einer strengen Aufsicht unterworfen und gezwungen werden, dem öffentlichen Wohle Rechnung zu tragen. Sie werden ferner, wenn nicht alles täuscht, in der Zollfrage eine Schwenkung machen müssen. Man sollte meinen, eine Partei, die vor der Wahrscheinlichkeit steht, in bezug auf zwei der wichtigsten von ihr verfochtenen Fragen (der Trust- und Zollgesetzgebung, die beide Schöpfungen der Republikaner sind) desavouiert zu werden, gehe einer sicheren Niederlage entgegen, aber der Beweis für die Beweglichkeit und das Anpassungsvermögen der amerikanischen Parteien wird gerade dadurch geliefert, daß allem Anschein nach die Republikaner die erforderliche Schwenkung rechtzeitig ausführen werden, ohne daß die Partei Schaden erleidet, indem einfach ihr liberaler Flügel, der bis jetzt seine Wünsche vergeblich durchzusetzen versuchte, an Stelle des jetzt herrschenden die Führung übernimmt.

Digitized by Google

Trafalgar,
das letzte Wort darüber?

Das Jahr der Zentenarfeier der Schlacht bei Trafalgar — 1905 — hat bekanntlich eine Flut von Trafalgar-Schriften gebracht, sowohl Quellenwerke als auch neue Gedanken über die Strategie und Taktik dieser seekriegsgeschichtlich interessantesten Periode der Segelschiffs-Kriegskunst. Newbolts „Year of Trafalgar", Frasers „Enemy at Trafalgar", Thursfields „Nelson and other naval studies", die Zentenarschrift des Admirals Sir Cyprian Bridge „Nelson, the Centenary of Trafalgar" von englischer Seite und das umfangreiche Quellenwerk Desbrières „La Campagne Maritime de Trafalgar" von französischer Seite sind die hauptsächlichsten Werke, die der durch die Zentenarfeier gegebenen Anregung zu verdanken sind. Daneben stehen noch als wichtiges Quellenmaterial die letztjährigen Veröffentlichungen der „Navy Records Society", insbesondere die Bände: „Fighting Instructions", „Signals and Instructions", „Logs of the Great Sea Fights" und „Letters and Papers of Charles, Lord Barham". Durch diese und noch eine Reihe anderer Trafalgar-Schriften ist neues Licht über alte Fragen verbreitet worden, es sind aber auch neue Streitpunkte erstanden und die Deutung der geschichtlichen Tatsachen — oder vielmehr Tatsachen-Darstellungen — ist weniger einheitlich denn je.

Wenn bei dieser Sachlage ein Schriftsteller wie Corbett, der bekannte Professor der Geschichte am englischen Naval War College, 5 Jahre nach der Zentenarfeier das Wort ergreift und die alten und neuen Fragen auf Grund des erwähnten reichhaltigen Quellenmaterials aufs neue zu lösen unternimmt, so wird von dieser Schrift berechtigterweise etwas Abschließendes erwartet werden dürfen, umsomehr als auch, nach dem Vorwort, mannigfaltige noch unveröffentlichte Quellen, wie die „Pitt Papers", und der Beirat mehrerer fachwissenschaftlicher Autoritäten dem Werk mit als Unterlage gedient haben.

Corbetts Werk „The Campaign of Trafalgar" befaßt sich mit der ganzen Trafalgar-Kampagne, die der Verfasser mit dem Wechsel der strategischen Anschauungen beginnen läßt, der mit dem Ersatz des schwächlichen Ministeriums Addington durch das des jüngeren Pitt, Mai 1804, verknüpft war. Sowohl die Strategie dieser politischen Kräfteabmessung Pitt-Napoleon als auch die Taktik der Trafalgar-Schlacht behandelt Corbett in seinem Werke sehr ausführlich und klar; die logische Folge der Tatsachen ist eine fast lückenlose, und durch die eingehende Darlegung nicht nur der Geschehnisse, sondern auch der Gedankenarbeit der beteiligten führenden Männer gewinnen diese lebendigen Schilderungen ein ungewöhnliches Interesse für jeden, der im seekriegsgeschichtlichen Studium mehr sieht, als eine Anhäufung geschichtlicher Daten und eine Aneinanderreihung von Geschehenem.

Im Nachstehenden soll auf einige Punkte dieser Ausführungen hingewiesen werden, in denen Corbett von der bisherigen Auffassung abweicht oder interessante Gedankengänge an neuartiges Quellenmaterial knüpft.

Bei der Darlegung der großen Strategie der Trafalgar-Kampagne ist der dominierende Gesichtspunkt Corbetts die Auffassung, daß die englische Politik und

Digitized by Google

Strategie seit Pitts Übernahme des Ministeriums in erfolgreicher Weise offensiv gewesen ist und nicht nur die Abwehr der napoleonischen Invasionsabsichten erstrebt hat. Dieser offensive Grundton der englischen Gegenmaßregeln gegen Napoleons im Lauf der Jahre 1804 und 1805 sehr verschieden gestaltete antienglische Strategie ist bisher von der fachmännischen Kritik nicht genügend gewürdigt worden; erst durch Berücksichtigung dieses Punktes wird aber die ganze innere Schwäche der napoleonischen Strategie klar, und Corbett kommt dann auch folgerichtig zu dem Schluß, daß Napoleon als Seestratege ganz außerordentlich niedrig einzuschätzen wäre, wenn seine Invasionspläne und ihre mehrfach wechselnden Ausführungsmethoden als ernsthafte strategische Unternehmungen angesehen werden. Da diese Bewertung Napoleons indes bedenklich scheint, so neigt Corbett zu der Auffassung, daß eben die Invasionspläne, abgesehen von ihrer ersten Konzeption, später nur Deckmittel für andere, letzten Endes auf Ausdehnung der französischen Herrschaft über die östlichen Mittelmeerländer und Indien zielenden Absichten gewesen sind. Um die bald als unausführbar erkannten Invasionsbestrebungen in einer seinem Renommee unschädlichen Weise fallen lassen zu können, habe Napoleon seinen Admiralen schließlich unmögliche Aufgaben gestellt, durch deren Nichterfüllung die Schuld an dem Mißlingen der Invasion in den Augen der Welt vom intellektuellen Urheber auf die ausführenden Organe abgewälzt wurde.

Diese von den in neuerer Zeit über Napoleon als Seestratege gefällten fachmännischen Urteilen abweichende Corbettsche Auffassung wird in hervorragender Weise durch die in solcher Vollkommenheit hier zum ersten Male erscheinenden politischen und strategischen Schachzüge Pitts und Lord Barhams, des Ersten Lords der englischen Admiralität in jenen Perioden, belegt. Da die politische Unterlage jener englischen Flottenstrategie in ganz wesentlicher Weise das Verständnis der Nelsonschen Mittelmeerstrategie unterstützt, seien hier die Punkte, auf die Corbett in seinem Aufbau der Trafalgar-Kampagne Wert legt, in großen Umrissen kurz skizziert: Die vorhin erwähnte englische Offensivität kam in erster Linie in den Koalitionsbestrebungen zum Ausdruck, durch die Pitt Rußland zur Kooperation gegen Napoleon im Mittelmeer zu bewegen suchte. Das Objekt, das geeignet schien, dieses Zusammenwirken Rußlands und Englands herbeizuführen, war die Gefährdung Konstantinopels durch Napoleon. Die Ausdehnung der französischen Herrschaft im östlichen Mittelmeerbecken und über Ägypten und Persien, in weiterer Folge auf Indien, war die Gefahr, die es abzuwehren galt und die beide Großmächte gleichermaßen interessierte. Der Weg nach dem nahen Osten führte für Napoleon über Italien, Albanien, Morea. Er hatte bereits bei Beginn der Feindseligkeiten 1803 in Tarent und Otranto festen Fuß gefaßt. Süditalien ihm als Etappe, als Mittel, seine Offensive weiter nach Osten zu tragen, zu verschließen war also das nächste politische und strategische Ziel. Diese Arbeit wurde russischen Truppen übertragen, denen aber einige tausend englische Truppen angegliedert werden sollten; die Überführung dieser Truppenmassen und die Sicherung ihrer rückwärtigen Verbindung hatte England zu leisten. Hierzu war für England Sizilien als Basis wichtig, das vermöge seiner günstigen strategischen Lage eine bequeme Bewachung der Zugänge zum östlichen Mittelmeerbecken ermöglichte und dadurch für die Blockade der Toulonflotte ein wichtiges Hilfsmittel darstellte. Um Sizilien zu sichern, brauchte die englische Mittelmeerflotte einen festen Stützpunkt in

Digitized by Google

der Nähe, Malta, und konnte deshalb den Wünschen Rußlands, die auf Aufgabe dieser Insel hinzielten, nicht nachkommen. Die Entreißung Süditaliens selbst, im großen Stil, war erst möglich, wenn die Mitwirkung Österreichs sichergestellt war; bis dahin handelte es sich um Verhinderung der französischen Truppen in Süditalien, über Messina nach Sizilien überzugreifen. Diese eng miteinander verknüpften strategischen und politischen Verhältnisse im Mittelmeer bildeten den Hintergrund für die Operationen Nelsons, die in der Schlacht von Trafalgar ausklangen; Nelson selbst und seine Aufgaben müssen in diesem allgemeinen Rahmen aufgefaßt werden; denn abgesehen von dem taktischen Schlußerfolg von Trafalgar war die Rolle Nelsons in dieser ganzen strategischen Situation keineswegs eine so überragende, wie sie von der Nelson-Literatur im allgemeinen dargestellt wird. Die weniger in die Erscheinung tretenden strategischen Akteure im Atlantik und vor allen die Leistungen der Zentralstelle in England dürfen von der Person Nelsons und seinem taktischen Erfolge nicht in Schatten gestellt werden, wenn man zu richtigem Verständnis für die Strategie dieser Zeit und die machtvolle Wirkung der „silent pressure of seapower" gelangen will. Nelson war zunächst nur ein Glied in dem großen Offensivplan.

Sehr richtig führt Corbett weiterhin aus, daß ein nutzbringendes Studium der großen strategischen Erfolge nicht nur das wirklich Geschehene zu betrachten hat, daß vielmehr der Zusammenhang der Ereignisse und die Würdigung ihrer primären Ursachen, des Intellekts und der Charaktereigenschaften der leitenden Persönlichkeiten, nur dann richtig ermessen werden können, wenn auch die nicht zu geschichtlichen Großtaten führende Zwischenarbeit berücksichtigt wird. Gerade solche kleingeschichtlichen Episoden eignen sich hervorragend zu applikatorischem Studium der Seekriegsgeschichte. Als Beispiel hierfür sei nur eine Episode genauer geschildert, welche die Tätigkeit der englischen Zentralleitung, die zu überwindenden Schwierigkeiten und die Verdienste dieser Stelle ins rechte Licht zu setzen geeignet ist. Sie bezieht sich auf die Maßnahmen, die Pitt und Lord Barham, der Erste Lord der Admiralität, beim Empfang der Nachricht, daß die Toulonflotte ausgebrochen sei, trafen. Eine Woche vorher war der Truppentransport von 5000 Mann unter General Craig nach Malta abgesegelt, der zur Kooperation mit den russischen Truppen bestimmt war. Die Sicherung dieses Transports, der ja über die noch umstrittene See übergeführt wurde, war so gedacht, daß er von einem englischen Blockadegeschwader dem andern übergeben werden sollte. Die Blockadegeschwader vor Brest, Ferrol, Cadiz und Toulon hätten diese Sicherung zu leisten gehabt; der Ausbruch der französischen Toulonflotte hatte aber eine Konzentrationsbewegung der atlantischen Blockadegeschwader nach dem Westeingang des Kanals veranlaßt, der Transport schwebte somit in der Luft. Außerdem waren die Absichten der Toulonflotte nicht bekannt; möglich war eine Unternehmung gegen die englischen Besitzungen in Westindien, besonders Jamaika, aber auch ein Versuch, die Invasionsflottille über den Kanal zu bringen. Inwieweit auf Nelsons Blockadeflotte bei den Gegenmaßnahmen zu rechnen war, stand nicht fest; von ihm lag keine Nachricht vor; es war nicht ausgeschlossen, daß er sich hatte verleiten lassen, die ausgebrochene feindliche Flotte in Ägypten zu suchen. Es ist nun eine empfehlenswerte Aufgabe, mit der geschilderten strategischen Grundlage die Frage: „Was mußte die englische Admiralität veranlassen?" selbst zu beantworten, ehe man

Digitized by Google

in der von Corbett ausführlich angegebenen Befehlsserie, die in den letzten Apriltagen an alle englischen Geschwader erlassen wurde, den Schlüssel für die richtige Lösung findet. In mustergültiger Weise wurde dem dreifachen Zweck, den Craigschen Truppentransport, Westindien und den westlichen Kanaleingang zu sichern, entsprochen.

Interessant ist auch, hierbei zu sehen, wie hervorragend die Admiralität und die Flottenführer sich gegenseitig in die Hände arbeiteten. Meist hatten die englischen Admirale die ihnen zugedachten Befehle schon vorhergeahnt und aus eigener Kenntnis der Lage sinngemäß gehandelt; so auch Nelson, der „seiner" Toulonflotte, allerdings erst einen ganzen Monat später, nach Westindien folgte. Aber auch bei diesem Entschluß Nelsons zeigt Corbett durch eingehende Schilderung der strategischen Lage und der Nelson vorliegenden Nachrichten vom Feind, daß jene Entscheidung nicht eine „Inspiration" war, wie das später in Nelsons Biographien dargestellt wurde, sondern auf streng logischen Unterlagen beruhte; daß also das „Geniale" in Nelsons Persönlichkeit sich bei näherer Untersuchung in bestimmte intellektuelle und Charaktereigenschaften auflöst, die ihm klare Erkenntnis der wesentlichen Kernpunkte der strategischen Lage und energisches Handeln, dieser Erkenntnis gemäß, ermöglichten.

Es bedarf keiner längeren Ausführung, wie wertvoll solche Einblicke in die Gedankenarbeit großer Berufsgenossen für die Bildung der eigenen geistigen Kräfte zur Lösung moderner Probleme sind und wie ermutigend diese Entschleierung des geheimnisvollen Begriffs „Genie" auf das Bestreben einwirken muß, sich an solchen großen Beispielen heranzubilden. Das Genie wird dadurch zu einem nicht dem Wesen, sondern nur dem Grade nach von der Durchschnittsbefähigung verschiedenen Ideal, an das wenigstens eine Annäherung jedem, der seine intellektuellen und Charaktereigenschaften in der richtigen Weise auszubilden bemüht ist, ermöglicht wird.

Als Nelson am 16. und 18. April 1805 die Nachricht vom Ausbruch der Toulonflotte und ihrer Passage westwärts durch die Straße von Gibraltar erhielt, war er sich über die richtige Handlungsweise, die nach seiner Auffassung stets Schutz der vorhin geschilderten englischen Mittelmeerinteressen bleiben mußte, nicht im Unklaren, obwohl es an ablenkenden Friktionen nicht mangelte. Craigs Transport mußte nach den ihm zugegangenen Nachrichten auf dem Wege nach dem Mittelmeer sein, und ein reicher heimwärtssegelnder Levante-Konvoi hatte einen Tag vor Villeneuve Gibraltar passiert. Nelson faßte aber den Entschluß, das Mittelmeer zu verlassen erst, nachdem er durch Zurücklassung eines Kreuzergeschwaders alle möglichen Sicherheitsmaßnahmen für diese Station getroffen, seinen Hauptaufgaben also genügt hatte; auch zeigt Corbett, wie er zunächst aus der Mitteilung, daß Villeneuve in Cadiz gewesen war, schloß, die französische Expedition sei nicht nach Westindien, sondern nach dem Kanal gegangen, und wie er für den Fall, daß sichere Nachricht nicht eintreffen sollte, die Vereinigung seines Geschwaders mit der englischen Flotte am Westeingang des Kanals (zu deren Obliegenheit auch die Blockade von Brest gehörte) beabsichtigte. Selbst als er am 4. Mai von Gibraltar hörte, daß die französische Toulonflotte gänzlich verschwunden sei und ihre Bestimmung nach Westindien immer wahrscheinlicher wurde, schien ihm noch immer nicht ein Abgehen von dem erstgefaßten Entschluß geboten: „Ich kann nicht gut nach Westindien gehen, ohne andere Unterlage als bloße Ver-

Digitized by Google

mutungen; verzögere ich aber meine Abreise, so ist möglicherweise Jamaika verloren" so präzisierte er sein Dilemma, aus dem ihn erst am 9. Mai die Kreuzermeldung riß, nach der am Kanaleingang noch nichts von Villeneuve zu sehen gewesen war. Nelson wußte nun also, daß die französische Toulonflotte 3 Wochen nach dem Verlassen von Cadiz nicht in europäischen Gewässern gesichtet worden war; und nun erst, 1 Monat nach Villeneuves Ausreise, trat er die Verfolgung an, immer noch überzeugt, daß seine Handlungsweise den Umständen gemäß richtig gewesen sei; denn in einem Briefe an die Admiralität begegnet er dem möglichen Einwand gegen seine Maßnahmen „daß er Sardinien, Neapel, Sizilien, Morea und Ägypten zu gut geschützt habe", mit dem Hinweis, daß eben diese seine Handlungsweise den Feind an Unternehmungen im östlichen Mittelmeer oder in italienischen Gewässern gehindert und gezwungen habe, jene vitalen englischen Interessen ungeschädigt zu lassen und dafür eine Expedition sekundärer Wichtigkeit anzusetzen. Gerade solche Betrachtungen, die auch das Nichtgeschehene, durch strategische Maßnahmen Verhinderte berücksichtigen, sind zur vollen Würdigung der leitenden Personen von besonderem Wert; selten aber gelingt es der kritischen Studie, in diese Tiefen der bloßen Absichten, die nicht verwirklicht werden konnten, einzudringen.

Auch den Einfluß gewisser Einzelheiten, die dem nicht fachmännisch gebildeten Historiographen, der den großen Gang der geschichtlichen Ereignisse allein festhalten will, als zu untergeordnete, in den Rahmen dieser großen Schilderungen nicht passende Daten erscheinen, weiß Corbett in seiner überaus logisch und zusammenhängend ausgeführten strategischen Arbeit richtig hervorzuheben, so z. B. die verschiedenen Kreuzernachrichten, auf Grund deren sich die Entschlüsse sowohl des Flottenchefs im Mittelmeer als auch die Maßnahmen der englischen Zentralstelle aufbauten. Der Einfluß falscher und unvollständiger Nachrichtenübermittlung auf die große Strategie wird durch diese Einbeziehung der Vorgänge im Aufklärungsdienst in ganz besonders belehrender Weise zur Darstellung gebracht; beispielsweise hatte der englische Kreuzer „Beagle" am 2. Mai 1805 die wichtige Meldung überbracht, daß Villeneuve nicht in Cadiz sei, daß aber vier spanische Linienschiffe von Cadiz westwärts segelnd gesichtet worden wären. Da gerade kurz vorher eine falsche Meldung über Villeneuves Rückkehr nach Cadiz in London eingelaufen war und über Villeneuves Bestimmung noch keine sicheren Nachrichten vorlagen, so war diese Meldung von höchstem Wert; aber — der Meldende hatte vergessen, die Windrichtung zur Zeit der Beobachtung anzugeben; der Kurs der Spanier konnte also ein auf ihr Ziel hinführender oder aber auch ein Beimwindkurs gewesen sein, mit dem sie sich aufkreuzen wollten; die Nachricht war somit zunächst unbrauchbar. Anderseits werden Einzelbeispiele von richtiger, energischer und selbständiger Handlungsweise von Kreuzerkommandanten gegeben, welche die Bedeutung solcher kleinsten strategischen Einheiten ins rechte Licht rücken, wie z. B. die Maßnahmen des Fregatten-Kommandanten Lord Mark Kerr, der in Gibraltar zur Reparatur lag, als die Toulonflotte am 8. April passierte. Da sein Schiff nicht sofort seefähig war, mietete er eine Brig, setzte einen Leutnant darauf und befahl ihm, Nelson zu benachrichtigen; er selbst brachte in 24 Stunden sein Schiff notdürftig in Ordnung und ging in See, um die Nachricht nach Irland und zum Brestgeschwader zu bringen, beides Stellen, die in erster Linie gefährdet schienen.

Digitized by Google

Es glückte ihm, auch einen Kreuzer, der zum Blockadegeschwader Calders vor Ferrol gehörte, zu benachrichtigen, und Calder übernahm die Weitergabe der Nachricht an das Brestgeschwader, so daß Kerr direkt nach Irland gehen konnte; auf dem Wege dahin traf er ein schnelles englisches Handelsschiff, das er nach Plymouth mit einer Depesche für die Admiralität umdirigierte. Die Meldung erwies sich sodann für die Admiralität von hervorragender strategischer Bedeutung.

Gerade solche „Kleinmalerei" ist geeignet, die Elemente, aus denen sich der große strategische Erfolg zusammensetzt, im einzelnen klarzulegen und den Einfluß, den oft dem Entscheidungsschlag räumlich und zeitlich fernstehende Faktoren auf den Ausgang der großen strategischen Operation haben können, sowie die richtige Bewertung des geschickten Zusammenarbeitens aller Teile der Kriegsmaschine, auch der kleinsten, besonders einleuchtend zu verdeutlichen.

Diese Auszüge und Hinweise dürften genügen, die Corbettschen Darlegungen nach der strategischen Seite zu charakterisieren und ihren Wert für das seekriegsgeschichtliche Studium zu würdigen; noch interessanter und vielleicht auch weiteren Fachkreisen verständlicher sind indes die Ausführungen über die taktischen Einzelheiten der Schlacht von Trafalgar, die gerade in den letzten Jahren so verschiedenartig dargestellt und beurteilt worden sind, daß es nicht wunderbar ist, wenn diese so vielbesprochene Seeschlacht heut in ihren einzelnen Zügen unklarer als früher in der Seekriegsgeschichte dasteht; zu den alten Streitfragen sind neue hinzugetreten, und alle Versuche, in dieser verwirrenden Mannigfaltigkeit der Darstellungen und Beurteilungen das ausschlaggebende, vermittelnde und die Gegensätze versöhnende Wort zu finden, sind bisher nicht gelungen. Inwieweit Corbett diese Streitfragen gelöst hat, soll an der Hand der hauptsächlichsten neuen Gedanken, die er in seinen Kapiteln: „Nelsons Plan of Attack" und „The Battle of Trafalgar" bringt, zu entscheiden versucht werden.

Die Hauptstreitfrage ist auch für Corbett die nach dem Verhältnis des Memorandums zur tatsächlichen Ausführung. Er beginnt seine Ausführungen mit einer Analyse des Memorandums und zerlegt es seinem Inhalt nach in Gedanken, die sich auf die hohe Taktik beziehen, und solche, die der niederen Taktik angehören. (major and minor tactics.) Der rote Faden, der sich durch alle weiteren Klarstellungen zieht, ist der, daß Nelson an den Hauptgedanken des Memorandums, den major tactics, festgehalten, dagegen die übrigen, die minor tactics, den Augenblickseingebungen, wie sie die wechselnde Auffassung der taktischen Lagen erforderten, geopfert habe. Der große Hauptgedanke des Trafalgar-Angriffs wird von Corbett bis in die Zeit zurück verfolgt, in der Nelson von den Strapazen der westindischen Kampagne auf seinem Landgut Merton Erholung suchte. In einem in diese Zeit fallenden Gespräche erklärte Nelson einem Freunde seine taktischen Anschauungen: „Kein Tag ist lang genug, um zwei Flotten zum Gefecht nach der alten Methode aneinander zu bringen. Ich werde meine Flotte in drei Divisionen teilen und in drei Linien formieren, eine, bestehend aus 12 bis 14 schnellen Zweideckern, soll zu luvward oder in sonstiger vorteilhafter Stellung bleiben, und ich denke, ich werde sie stets da verwenden können, wo ich es für wünschenswert halte. Mit den beiden anderen Linien will ich auf das erste Drittel von vorn losgehen (go at them): das

Digitized by Google

wird den Feind überraschen und verwirren; er wird nicht wissen, was ich will; ich werde eine Mêlée-Schlacht (pell mell battle) haben, und das ist, was ich will." Hier finden sich somit schon die Hauptzüge der Trafalgar-Taktik, das Bindemanöver fehlt allerdings noch. Diese Grundgedanken, die also Nelson schon Monate vor der Schlacht gefaßt hatte, kehren im Memorandum vom 9. Oktober in weiterer Ausbildung wieder, und sie wurden auch in der Schlacht tatsächlich zur Ausführung gebracht. Diese Lösung der bekannten Streitfrage, ob Trafalgar dem Memorandum entsprechend oder abweichend von ihm geschlagen worden ist, scheint eine außerordentlich befriedigende zu sein, weil sie eine allgemein gültige Lehre enthält, die für jede, auch die moderne Seetaktik leitend bleiben muß. Was der Flottenführer vor der Schlacht festlegen kann und soll, das sind die großen taktischen Gesichtspunkte, die der eigenen Flotte Vorteile verschaffen, indem sie Schwächen der feindlichen Flotte ausnutzen, auf deren Vorhandensein mit Sicherheit gerechnet werden kann; bei Trafalgar war dies in erster Linie die geringe verbandstaktische Schulung der alliierten Flotte und ihre artilleristische Minderwertigkeit; die Ausnutzung der Fehler und solcher Schwächen, die erst in der Schlacht erkannt werden, läßt sich hingegen nicht vorher endgültig regeln und muß daher als „minor tactics" dem Entschluß in der Schlacht oder der Initiative der Unterführer überlassen bleiben. Dieses Prinzip sehen wir in allen drei großen Schlachten Nelsons befolgt, bei Abukir und Trafalgar war die Konzentrationsidee, deren Ausführbarkeit auf den eben hervorgehobenen gegnerischen Schwächemomenten beruhte, bei Kopenhagen die Massierung der Hauptkräfte gegen den südlichen Teil der dänischen Blockschiffslinie die vom Flottenführer ausgegebene „große Taktik", die trotz erheblicher Friktionen in allen drei erwähnten Schlachten durchgeführt wurde. Verbesserungen und Verschlechterungen durch die Ausführungsmanöver der einzelnen Schiffe kamen vor, aber die große Hauptidee vertrug diese in einer Seeschlacht unvermeidlichen Änderungen im kleinen; deshalb bleibt auch der Hauptgedanke des siegreichen Flottenführers der oberste Erfolgsfaktor, und Einzeltaten, wie die Umfassung der französischen Spitze bei Abukir, sind immer nur Zutaten, nicht selbständige Erfolgsursachen. Von diesem Standpunkt betrachtet gewinnt die ganze Streitfrage: „Trafalgartaktik planmäßig oder nicht?" ein über die rein historische Klarstellung hinausragendes berufswissenschaftliches Interesse, und Corbetts Beantwortung läßt erkennen, daß diese mit Recht als Kulminationspunkt der Segelschiffstaktik geltende Schlacht keine Ausnahme von der allgemein durch die Seekriegsgeschichte als richtig anerkannten Auffassung nötig macht; auch hier beruht der Erfolg auf sachgemäßer Erkenntnis der Verantwortungssphäre von Flottenchef und Kommandanten und einheitlichem Zusammenarbeiten innerhalb dieser Kompetenzsphären; der Flottenchef beschränkt sich auf die vorhin näher charakterisierten major tactics und läßt der Initiative seiner Kommandanten in Ausführung der minor tactics freien Spielraum, zum Besten der Hauptidee, wie Nelsons Aktionen sämtlich erkennen lassen.

Hält man diesen Unterschied der beiden taktischen Sphären fest, so wird das Verständnis für Einzelheiten der Trafalgarschlacht außerordentlich erleichtert, z. B. die Antwort auf eine mit der vorigen eng zusammenhängende Streitfrage, ob die beiden englischen Linien senkrecht auf den Feind losgingen oder in Staffel, also einer An-

Digitized by Google

näherung an die Memorandum-Formation. Auch in diesen Gefechtsphasen konnte Nelson seinen Hauptgedanken durchführen, ohne daß der Führung der beiden Linien die Möglichkeit genommen wurde, der taktischen Lage im Einzelnen angepaßte Maßnahmen zu treffen.

An der Hand der Signale und Logbücher erläutert Corbett zunächst die Frage, wie Collingwood zu dem bekannten Signal „Form the Larboard line of bearing" kam. Er geht davon aus, daß die beiden Linien von Tagesanbruch am Schlachttage ab in zweireihiger Marschformation auf die in Unordnung nach Süden steuernde alliierte Linie abhielten. Er belegt diese noch von Newbolt und Admiral Bridge als streitig hingestellte Behauptung so, daß über diese Tatsache kein Zweifel mehr obwalten kann. Daß Nelson zunächst in jener Formation blieb, erklärt Corbett mit der Annahme, daß er die feindliche Wendung nach Norden als ein Abhaltemanöver auf Cadiz zu aufgefaßt und hiergegen eine Art „general chase" für genügend gehalten habe. Später, als erkannt wurde, daß der Feind in guter Haltung den Angriff erwartete, ließ sich die Formation nicht mehr ohne Nachteil ändern. Collingwoods Staffelsignal durchbrach nun allerdings den vom Flottenchef beabsichtigten Formationsbefehl, aber der second in command hielt sich bereits für befugt, über seine Division zu disponieren, und glaubte auch im Sinn des Memorandums zu handeln. Die Larboard line of bearing, d. h. Staffel mit Linienrichtung in derjenigen Beimwindlinie, bei der der Wind von Backbord einkam (im vorliegenden Falle Nord-Süd), und Kurs zunächst wie bisher (d. h. Ost zum Nord) hätte Collingwoods Division in Linie parallel zur feindlichen Linie gebracht; natürlich konnten aber die hinteren Schiffe aus der Kiellinie in diese sehr flache Staffel nur aufsegeln, wenn die Spitzenschiffe Segel kürzten. Da indes das Memorandum den Einbruch der Collingwoodschen Leeline vor der durch Nelson geführten weatherline vorsah, so glaubte Collingwood, Nelson würde Segel kürzen, um der Leeline den Übergang in die Memorandum-Gefechtsformation zu ermöglichen. Da Nelson aber daran nicht dachte, konnte Collingwoods Kiellinie nur allmählich eine unregelmäßige, sehr steile Staffel Steuerbord achteraus bilden, die sich dann so wenig von einer unregelmäßigen Kiellinie unterschied, daß Collingwood selbst in seinen Schlachtberichten von ihr als einer Kiellinie sprach. Diese Corbettsche Erklärung scheint sehr einleuchtend und mit allen Berichten und Schlachtenskizzen gut vereinbar; sie scheint mir daher geeignet, die erwähnte Streitfrage endgültig zu lösen. Bemerkt sei noch, daß die „Larboard line of bearing", um die es sich bei dem Signalbefehl Collingwoods handelte, nach heutiger Bezeichnung in diesem Falle (bei Westnordwestwind und OzN-Kurs) eine Steuerbordstaffel achteraus war; Larboard hieß sie damals, weil durch Übergang aus der Staffel in die Gefechtslinie beim Winde durch Wendung zugleich die Backbord-Beimwindlinie hergestellt wurde, bei der also die Schiffe in Kiellinie mit Backbordhalsen segelten.

Nelson selbst blieb mit seiner Division in Kiellinie, die aber auch eine unregelmäßige war, weil ein Teil seiner Schiffe in der Nacht bei dem nördlichen Kurs, den die Flotte von 4 bis 6 Uhr morgens segelte, vor das Flaggschiff gekommen war und nun nach der Schwenkung auf Ostkurs bei Tagesanbruch infolgedessen zu weit an Backbord stand. Bei dem flauen Wind — die Schiffe machten mit Leesegeln nicht mehr als 2 bis 3 Seemeilen — wäre ein Übergang in Parallellinie zur gegnerischen

Digitized by Google

Linie, wie das Memorandum sie vorsah, zu schwierig und zeitraubend gewesen; auch diese Erklärung für die Bewegungen und die Formation der weatherline scheint einleuchtend. Dagegen ist eine andere Behauptung Corbetts über Nelsons Absicht nach dem Durchbruch weniger annehmbar. Corbett meint, Nelson habe nach dem Durchbruch in Kiellinie in Lee der feindlichen Linie aufsegeln und die feindliche Vorhut von Lee angreifen wollen; die Mitte hätte er freilassen wollen, um sie zur Unterstützung der angegriffenen Vorhut durch Dubliermanöver und damit zur Entlastung Collingwoods zu verführen; den tatsächlichen Angriff der weatherline auf die Mitte der feindlichen Linie erklärt Corbett mit einem Steckenbleiben des Spitzenschiffes, hervorgerufen durch das enge Zusammenschließen der alliierten Schiffe an der Durchbruchsstelle.

Diese Auffassung würde eine völlige Umgestaltung der bisherigen Annahmen über die Trafalgar-Taktik bedeuten. Eine so radikale Umwertung aller Werte bei Auffassung der Nelsonschen Absichten halte ich nicht für erforderlich und auch kaum vereinbar mit dem Memorandum und den überlieferten Äußerungen Nelsons kurz vor dem Einbruch in die feindliche Linie; die alte Auffassung scheint mir besser; keinesfalls liegt ein zwingender Grund vor, ein unbeabsichtigtes „Steckenbleiben" der „Victory" beim Einbruch anzunehmen.

Auch die Massierung starker Schiffe an der Spitze der beiden selbständigen Linien braucht meines Ermessens nicht, wie Corbett dies tut, als Zeichen eines von vornherein geplanten Durchbruchs in Kiellinie senkrecht zur feindlichen aufgefaßt zu werden; es kann dies auch eine Massierung um die Flaggschiffe gewesen sein, um an der erfahrungsmäßig am stärksten engagierten Stelle mit konzentrierter Widerstandskraft arbeiten zu können; zudem zeigt die Kriegsgliederung der englischen Flotte vom 10. Oktober, daß die erwähnte Massierung nicht streng durchgeführt war; Mitten- und Schlußschiffe wiesen gleichfalls solche Kraftkonzentration, wenn auch beschränkteren Grades, auf.

Corbett führt noch eine Reihe weiterer neuer Gedanken und Hinweise an, z. B. daß die Flaggschiffe nach der erwähnten Kriegsgliederung nicht als Führerschiffe ihrer Linien, sondern als taktische Nummern 2 und 3 eingestellt waren; ferner gibt er eine annehmbare logische Erklärung für das Fehlen des advanced squadron am Schlachttage; er erklärt die Bewegungen der alliierten Flotte neuartig, z. B. daß Gravinas Beobachtungsgeschwader sich nicht infolge eines Mißverständnisses in die Hauptlinie einrangierte, sondern auf Signalbefehl Villeneuves, der sich bei Tagesanbruch einer größeren englischen Schiffszahl gegenübergestellt sah, als er angenommen hatte. Auch die Kurvung der alliierten Linie, die Scheinbewegung der englischen weatherline nach Backbord und noch mehrere Einzelheiten behandelt Corbett in einer Weise, die wohl geeignet ist, als endgültige Problemlösung angenommen zu werden.

Alles zusammengefaßt, bietet Corbetts Werk eine Fülle positiver neuer Anregungen, die Rätsel, die die Schlachtdarstellungen jener interessantesten aller Seeschlachten noch umschließen, auf Grund neuer Quellen und neuer Hinweise auf bisher nicht hinreichend gewürdigte ältere Unterlagen zu lösen; in vielen Einzelheiten hat meiner Ansicht nach Corbett diese endgültige Lösung gegeben, in anderen hat er neues Material zur Lösung vorgebracht. Jedenfalls wird sein Werk, wenn auch nicht das

Digitized by Google

letzte Wort über Trafalgar, so doch für die Trafalgar-Literatur ein Markstein sein, der zum Ausgangspunkt einer neuen Auffassung der Trafalgar-Taktik und -Strategie angenommen zu werden verdient.

Abgesehen von diesem seekriegshistorischen Wert ist Corbetts monographische Darstellung der Trafalgar-Kampagne aber für den Seeoffizier, der in nutzbringender Weise Seekriegsgeschichte studieren will, noch von besonderer Bedeutung als eins der wenigen Werke, die den Erfolgsursachen durch materielle Waffenwirkungen und taktische Formen hindurch bis auf jene primären Elemente hinunter nachzugehen versuchen, die in den intellektuellen und Charaktereigenschaften der Führer und ihrer Ausführungsorgane liegen.

Ich möchte das Werk, wenn auch sein Charakter ein anderer ist, doch, was seinen fachwissenschaftlichen Wert anlangt, den Mahanschen Schriften als ebenbürtig zur Seite stellen.

Glatzel.

Digitized by Google

Seeraub und Seeräuber in der Geschichte.

Von Dr. P. Dinse, Kiel.

(Schluß.)

War die Ostsee nun soweit befriedet, daß Schiffahrt und Handel sich wieder regen konnten, so blühte dagegen das Raubwesen in der „Westsee", unserer heutigen Nordsee, um so schlimmer wieder auf. Ein Schwarm der zersprengten Raubgesellen war von Gotland in die Nordsee entkommen und sammelte dort zu neuen Taten das Abenteurergesindel der Küsten und der See. Sie fanden Unterstand und Hilfe bei den kleinen Häuptlingen Ostfrieslands, die sich ihrer in den vielen kleinen Fehden untereinander, gegen die Hansestädte und den Grafen von Holland als Dienstleute und zur Bereicherung ihrer Machtmittel als Seeräuber bedienten. Bald war auch hier die Küstenfahrt und der gesamte Warenhandel von der Elbe bis zur Schelde-Mündung gefährdet, und besonders Hamburg hatte die Schädigung seiner Englandfahrer und große Verluste an schwimmendem Gut zu verspüren.

Hamburg und Lübeck beschlossen daher im Anfang des Jahres 1400, mit voller Energie das Unwesen zu unterdrücken, und fuhren, ohne die Hilfe der Hansegenossen abzuwarten, im April mit starker Macht gegen die friesischen Häuptlinge und ihre Helfer aus. In den ersten Tagen des Mai fand auf der Ems ein hitziger Kampf mit den Piraten statt: achtzig wurden gefangen, die übrigen entflohen; Emden wurde von den Hamburgern besetzt, die gefangenen Seeräuber hingerichtet. Mit diesem kräftigen Schlage hoffte man die ganze friesische Küste von dem Raubgesindel gesäubert zu haben, aber schon im nächsten Jahre mußte man erfahren, daß man es in der Nordsee mit nichten ausgerottet hatte. Von Norwegen aus, wohin sie sich im Vorjahre geflüchtet hatten, schwärmte eine Rotte von etwa zweihundert Abenteurern wieder aus, und sofort klagten die Englandfahrer wieder über ihre Angriffe und Missetaten.

Bisher sind uns bei der geschichtlichen Darstellung des Seeräuberwesens kaum einzelne Persönlichkeiten entgegengetreten, die sich aus der bunt zusammengewürfelten Schar der Raubgesellen herausheben. Genannt werden uns in den Quellen u. a. als Hauptmann der Vitalienbrüder der dänische Edelmann Moltke, den die Stralsunder ob seiner Schandtaten durch das Beil des Henkers vom Leben zum Tode brachten, und der Meister Hugo, von dem die Chronik rühmt, daß er nicht zu dem „vermaladeieten und heillosen Volke der Teufelskinder" gehört habe, sondern sich „geziemend" der wilden und schonungslosen Raubsucht enthalten habe. Er hatte es verstanden, sein vor Stockholm eingefrorenes Kaperschiff durch einen Eiswall und eine um das Schiff herum ausgehauene Wake im Eise während der ganzen Frostzeit gegen die Angriffe der dänischen Belagerer zu verteidigen. Unter den Likendeelern der Ostsee treffen wir schon im Jahre 1395 neben einem Wichmann und einem Wigbold, der vordem als Magister der freien Künste in Rostock die Lehrkanzel geziert hatte, zwei Persönlichkeiten, die uns wiederum im Jahre 1401 als die Führer der kecken Schnapphähne der Nordsee genannt werden. Es sind dies Godecke Michels und Klaus Störte-

Digitized by Google

becker,*) von denen besonders der letztere eine bis in unsere Tage dauernde Berühmtheit erlangt hat. Wenig weiß von ihm und seinem Raubgenossen die beglaubigte Überlieferung zu berichten. Wir wissen nach ihr nur, daß sie Seeräuberhäuptlinge waren, die sich besonders dem Handel mit England schädlich erwiesen. Im Frühling des Jahres 1401 wurden sie, Godecke Michels auf der Weser, Klaus Störtebecker bei Helgoland, von Hamburger Englandfahrern überwunden und gefangen. An dem Kampfe gegen den letzteren, der unter der Führung der Ratmannen Hermann Langhe und Nikolaus Schoke stattfand, beteiligte sich eine Hamburger Kogge, „Die bunte Kuh" genannt, und einer der Schiffsführer war Simon von Utrecht. Die Gefangenen wurden nach Hamburg gebracht und dort im Oktober 1401 auf dem Grasbrook hingerichtet. Aber viel mehr des interessanten Beiwerks hat die Sage an die Namen der Räuberführer geheftet: das Volk in seiner Begeisterung für mannhaften Kampf und verwegene Tat verherrlicht als das eines Helden auch das Gedächtnis eines Feindes der bürgerlichen Ordnung, eines nach wildem Widerstande bezwungenen Räubers. Die beiden Piraten sollen verkommene Edelleute gewesen sein; um die Ehre, ihre Heimat zu sein, streiten sich die niederdeutschen Landschaften von Oldenburg bis Pommern. An eine große Anzahl von Örtlichkeiten von Ostfriesland und Helgoland bis Mecklenburg knüpfen sich Überlieferungen, daß sie Schlupfwinkel und Zufluchtsorte Störtebeckers gewesen, und auf Rügen birgt zwischen den weißen Kreidepfeilern von Stubbenkammer ein verborgenes Gewölbe noch heute die besten Schätze der Räuber. Lange haben sich Reliquien Störtebeckers erhalten: Hamburg bewahrt noch heute seinen Harnisch und sein Schwert, seine neunzehn Fuß lange Feldschlange und einen drei Flaschen Weines fassenden Becher, dessen Inhalt der auch trinkfeste Mann, der Becherstürzer (Störtebecker), mit einem Zuge zu leeren verstand. Als ein Vermächtnis Störtebeckers ließ der Rat von Verden noch lange alljährlich Brot und Heringe an Geistliche und Arme verteilen. Eine schauerliche Sage beschäftigt sich endlich mit der Enthauptung des Raubgesellen; mit wohligem Gruseln erzählte sich die Nachwelt sein und seiner neunundsechzig Gefährten Ende. Ein halbes Jahr, bis gegen Feliciani (20. Oktober), hatten sie im Kellergewölbe des Rathauses gefangen gesessen. Ehrenvoll, mit Trommlern und Pfeifern an der Spitze des Zuges, mit ihren besten Gewändern angetan, zogen sie zur Richtstätte auf dem Grasbrook. Störtebecker hatte dem Rate als Preis seines Lebens und seiner Freiheit aus dem verborgenen Raubschatze eine goldene Kette um die ganze Stadt angeboten. Vergebens! Jetzt erbat er sich als letzte Gunst, daß alle seine Gesellen, an deren Reihe er nach empfangenem Todesstreiche noch vorbeiliefe, begnadigt werden sollten. Der kopflose Rumpf springt vom Blocke auf: bis zum fünften Mann eilt er — da wirft ihm der Henker einen Klotz vor die Füße, „daß er gefallen ist und hat nicht wieder aufkommen können!" Nun vollzieht sich das Blutgericht an den anderen Gesellen!

---

*) Störtebecker und Godecke Micheel,
De roveden beide tho gliken deel
Tho water undt nit tho lande,
So lange dat idt Gott vom hemmel verdroht,
Do mosten se liden grote schande.

(Aus dem Liederbuche in der Ambraser Sammlung vom Jahre 1582.)

Digitized by Google

Das alte Volkslied singt davon:

Der Scharffrichter hieß sich Rosenfeldt;
Er hieb so manchen stolzen held
Mit also frischem Mute.
Er stund in seinen geschnürten schuhen
Bis an die Enkel in dem blute.

Als nach vollzogener Blutarbeit der ehrbare Rat von Hamburg den Henker teilnehmend fragt, ob er sehr ermüdet sei, da soll in seinem Blutrausch der Büttel mit höhnischem Lachen geantwortet haben: so wenig müde sei er, daß er noch den ganzen wohlweisen Rat köpfen könne! Entsetzt ob dieser übermütigen Antwort hat der Rat sofort dem frechen Kerl durch den jüngsten Ratmann den Kopf vor die Füße legen lassen!

Die Häupter der gerichteten Räuber wurden auf Pfählen längs der Elbe als Abschreckungszeichen aufgepflanzt. Mit dem Namen des Simon von Utrecht aber, als dem des Führers der „Bunten Kuh", verband die Sage, auch hier den sicheren Boden der geschichtlichen Überlieferung verlassend, das Verdienst der Unterdrückung des Seeraubes vor der Elbe, und die Stadt Hamburg, der das alte Volkslied die Ehre zuweist:

Hamburg, Hamburg, des geb ich dir den preis.
Die Seereuber werden es nu weis,
Umb deinet willen müssen sie sterben.
Des magstu von Gold eine Krone tragen;
Den Preis hastu erworben,

hat ihn an der Kersten Miles-Brücke der Ehre eines Denkmals gewürdigt.

Vernichtet freilich waren die Vitalienbrüder in der Nordsee auch jetzt noch nicht: noch fast ein halbes Jahrhundert haben sie, bald als freie Raubhorden, bald in wechselndem Dienst als seeräubernde Schnapphähne die See unsicher gemacht. Auch nach dem Untergang der eigentlichen Brüderschaft haben einzelne Korsaren immerfort ihr Handwerk ausgeübt und der Verfolgung der Handelsstädte und Landesgewalten durch Friedenschiffe gespottet. Im Anfang des sechzehnten Jahrhunderts war wieder ein Altfriese, der „Lange Peter von Hörnum", als Führer einer Schar von fünfhundert waghalsigen Piraten der Schrecken aller Kauffahrer der Nordsee: er nannte sich „der Dänen Verheerer, der Bremer Verzehrer, der Holländer Kreuz und Belüger und der Hamburger Betrüger". Und nicht weniger verhaßt machte sich um das Jahr 1526 als Friedensstörer ein anderer Seeräuber, Marten Pechlin. Der Dänenkönig Christian II., der „Grimme Christian", war aus seinen Reichen vertrieben; mit allen Mitteln versuchte er, seinem Nachfolger Friedrich Schaden zu tun und wieder zu seinem Throne zu kommen. Für ihn, als den alten Landesherrn, und in seinem Namen focht nicht nur mancher gute dänische Mann, sondern auch gemeines Raubgesindel machte ehrlichen Kampf zu einem schmutzigen und blutigen Gewerbe. Unter ihnen war Marten Pechlin von Fehmarn der Schlimmsten einer! In Ostsee und Nordsee hatte er gehaust, an einem einzigen Tage zwölf Schiffe genommen und 105 Mann — darunter lübische Handelsherren — über die Planke gehen heißen. Den gegen ihn ausgesandten Kriegschiffen Lübecks war er entwischt. Da überfiel er im Jahre 1526 zwei Bergenfahrer, die auf der Rückfahrt von Bergen durch einen Sturm im Skagerrak genötigt worden

Digitized by Google

waren, eine der kleinen Buchten der norwegischen Südwestküste als Nothafen anzulaufen. In den Führern dieser Schiffe, Karsten Thode aus Lübeck und Klaus Wendt aus Wismar, war er an die Unrechten gekommen: sie nahmen den Kampf auf, schlugen einen Branderangriff der Piraten ab und überwältigten alsdann in heftigem Kampfe, Bordwand an Bordwand, mit Geschützen und Rohrbüchsen, mit schwirrenden Degen und Handbeilen die Schiffskinder des Korsaren. So fanden Marten Pechlin und der Hauptmann seiner Knechte, Brun von Göttingen, auf deren Haupt schon der Büttel von Lübeck wartete, in ehrlichem Streite ihr Ende. Die Lübecker Chronik des Hans Rekemann hat uns einen in naiver, aber markiger Sprache abgefaßten Bericht über diesen mannhaften Streit lübischen Schiffsvolkes, der in der nordischen Welt bald allbekannt wurde, bewahrt. Sie fügt der Niederschrift des Kampfberichtes die Worte an: „Dies ist seine eigene (nämlich des Verfassers) Handschrift, wie sie hier geschrieben steht. Sein Name ist geheißen Gerd Korfmaker und er wohnte in der Alfstraße zu Lübeck und war ein Bergenfahrer und starb an der Pestilenz. Und dieser selbe Gerd Korfmaker schoß Marten Pechlin mit einer Rohrbüchse durch den Kopf."

Derselben Zeit gehört auch der jugendliche Seeräuber Klaus Kniphof an, der mit fünf Krawelen und 1200 Mann in Diensten des vertriebenen Königs Christian stand; die für ihn ausgestellten Seepässe und „Stelbreve" mit eigenhändiger Unterschrift und hinten aufgedrucktem Siegel des Königs sind uns noch erhalten. Ihn, der die ganze Nordsee unsicher gemacht und den Handel mit England und Flandern gefährdet hatte, richtete mitsamt 62 Gefährten der Hamburger Henker im Jahre 1525. Und im Jahre 1573 machte Hamburgs Seepolizei auch dem räuberischen Treiben des „Kleinen Henselin", des Hans von Erdhusen, ein Ende.

Der legt wol Raubs und Unglücks an,
Den Hendlern und Seefarnden Man.
Lieff aus der See in Elbstrom hin,
Undt wider in die See geschwindt.
Spatziret also auff und ab,
Als wenn er gut fueg gehabt.

Die poetische Überlieferung von der Hinrichtung dieser Seeräuberschar — der Führer war im Kampf um das Schiff gefallen — ist mit vielen Zügen geschmückt, denen wir schon bei dem Bericht über Störtebeckers Ende begegneten. Auch hier hat der Henker Hartman Reuter „in dreyen viertel stunden, rüstig und behendt" seines Amtes gewaltet. Er hat

Herumb gesprungen und gelacht
Und vber laut frisch ausgesagt:
„Wern noch so viel an der zal,
So wolt ich sie noch richten all." —

Die Betrachtung des Seeräuberunwesens in den deutschen Meeren hat uns allmählich bis über die Schwelle der Neuzeit geführt. Der langwährende Bestand des Seeraubes in diesen Meeresgegenden erklärt sich einerseits durch den losen Zusammenhang der Hanse, der die Ausbildung einer einheitlichen Bundesgewalt und damit die wirksame Ausübung einer Seepolizei ausschloß, anderseits durch die Häufigkeit und Mannigfaltigkeit der politischen und dynastischen Kriege, Fehden und Händel,

Digitized by Google

die den leichtbeweglichen und grundsatzlosen Piraten als brauchbaren Helfer im Streit bald auf diese, bald auf jene Seite führten, ihn heute hier willig aufnehmen ließ, wo er morgen als Feind mit dem Galgen und Beil bedroht wurde, ihn dort zum verhaßten Gegner machte, wo er vor kurzem noch als Bundesgenosse im Herren- oder Stadtdienst gestanden hatte.

Politisch verwickelte Verhältnisse waren es auch, die an einer anderen Erdstelle, im amerikanischen Mittelmeer, die Ausbildung und Entwicklung des Piratenwesens begünstigt haben.

Die Portugiesen hatten den Seeweg nach den Wunderstätten der Osthälfte der Alten Welt gefunden, die Spanier auf dem Wege nach Westen die Neue Welt entdeckt. Beide Völker wollten sich den Gewinn ihrer Entdeckerfahrten auf die Dauer wahren und sperrten daher für fast ein volles Jahrhundert die Seestraßen um das Kap der Guten Hoffnung und durch die Magellan-Straße der Mitbenutzung der Seefahrer anderer Nationen. Die wirtschaftliche und kommerzielle Ausbeutung der auf dem Seewege erreichten oder neuentdeckten Gebiete sollte ihnen allein zustehen. Besonders Spanien sah in der westlichen Erdhälfte sein alleiniges Eigentum und nahm für sich das Recht in Anspruch, allen Fremden den Verkehr mit ihr zu verwehren und so den gesamten Handel mit den neuerworbenen Kolonien für das Mutterland zu monopolisieren. Ein solches System der Absperrung war aber nur so lange möglich, als die Spanier die alleinige Seeherrschaft im Atlantischen Ozean besaßen. Es wurde unhaltbar, als die aufstrebende Kraft anderer europäischer Völker sich auf dem Weltmeer betätigen und Anteil nehmen wollte an den Schätzen und dem Handelsgewinn aus den reichen und fruchtbaren Gebieten der bisher nur für Spanien und Portugal aufgeteilten neuen Länder. So entwickelte sich zunächst ein lebhafter Schleichhandel, der den Bewohnern der spanischen Kolonien die Waren Europas zu einem billigeren Preise lieferte als der von der spanischen Krone allein betriebene legitime Handel. Aus den schmuggelnden Seefahrern wurden aber bald Seeraub treibende Kaufleute, die den Gewinn lohnender Rückfracht durch das gewaltsame System des Raubes vereinfachten, und aus diesen dann Seeräuber im eigentlichen Sinne des Wortes.

Den Schmuggel betrieben systematisch, als Kampfmittel gegen ihre Unterdrücker, zuerst die Holländer. Die Westindische Handelskompagnie zog reichen Nutzen aus dem Schleichhandel im Inselmeer der Antillen; ganz fabelhafte Gewinne konnte sie ihren Teilhabern auszahlen, als ihre Schiffe den reichbeladenen Silberflotten auf ihrer Überfahrt nach Spanien nachstellten. Bald folgten ihnen die Engländer; so mancher der ersten Helden der englischen Seemacht und viele der gefeierten Entdecker des 17. und 18. Jahrhunderts haben sich an Bord von Kaperschiffen als Seeräuber erprobt. Schon im Jahre 1575 war ein englischer Abenteurer Oxenham über den Isthmus von Darien gezogen, hatte an der Westküste ein Fahrzeug erbaut, zwei reichbeladene spanische Schiffe genommen und dann, allerdings vergeblich, versucht, seinen Raub über die Landenge in das Atlantische Meer in Sicherheit zu bringen. Die Fahrt des zweiten Erdumseglers, Francis Drake, der im Jahre 1578 durch die Magellan-Straße in das Stille Weltmeer einlief, war eine Raubfahrt zur Schädigung Spaniens an der amerikanischen Westküste bis über die Küsten Mexikos hinaus, und auch John Davis und Thomas Cavendish waren auf ihren Fahrten im südlichen Atlantischen Ozean und an der West-

Digitized by Google

küste Südamerikas privilegierte Seeräuber gegen die damals vereinte spanisch-portugiesische See- und Handelsvormacht.

Im ersten Viertel des 17. Jahrhunderts entwickelten sich im westindischen Antillenmeer politische Zustände, die geradezu den Charakter eines ununterbrochenen Kleinkrieges aller nichtspanischen Europäer gegen die Spanier annahmen. Ganz gleich, ob die Landsleute in der Heimat miteinander Krieg führten oder im Frieden lebten, hier betrachteten sie sich als Freunde und Verbündete und schädigten und bekämpften die Spanier als gemeinsamen Feind. Elemente verschiedener Art und Herkunft, gute und schlechte, Engländer, Franzosen und Holländer, tatenlustige Gesellen und verkommene rechtlose Burschen, vereinten sich hier zu einem unabhängigen Abenteurerleben, teils als Schmuggler und Räuber, immer im Kampf gegen die Spanier, nicht selten als begünstigte nützliche Partisane unter der Flagge europäischer Nationen, die mit Spanien im Kriege lagen. Die wirtschaftliche Zerrüttung, die die spanischen Eroberer über die Inseln der westindischen Gewässer gebracht hatten, unterstützte dieses Treiben nicht minder, als die natürlichen Verhältnisse dieses Inselmeers, in dem die vielen großen und kleinen Inseln günstige Gelegenheiten und sichere Wege für kühne Schleichfahrten zur See und versteckte Schlupfwinkel zur Bergung und Verwertung des durch Jagd, Schmuggel und Raub erhaltenen Gewinns boten. Besonders die Insel Haiti oder St. Domingo, die erste Niederlassung der Spanier im Westmeer, war der Tummelplatz dieses Treibens. Ein großer Teil von ihr war in dem ersten Jahrhundert spanischer Mißwirtschaft zur Einöde geworden; nur wenige Ansiedlungen waren geblieben, lange Küstenstrecken mit vielen guten Häfen lagen verlassen da, und auf den Savannen des entvölkerten Inneren der Insel tummelten sich zahlreiche Herden verwilderter Rinder, Schweine und Hirsche, die Abkömmlinge der Tiere, die die ersten Ansiedler hier gelandet hatten. So war die Insel ein Dorado für unternehmende Jäger und ein freies Leben führende Abenteurer. Sie trockneten das Fleisch der getöteten Tiere nach einer von den karaibischen Indianern erlernten Methode auf hölzernen Rosten über langsamem Feuer. Von dem Namen des Dörrfleisches, der wahrscheinlich indianischen Bezeichnung Boukan, erhielten sie den Namen der Bukaniere. Einen Stützpunkt, Gelegenheit zum Absatz des Fleisches und der Häute der erlegten Jagdbeute sowie zum Ankauf von Schießbedarf und Handelswaren fanden sie in den jungen westindischen Niederlassungen ihrer englischen und französischen Landsleute, denen die Erfolge der Abenteurer den Weg zu Koloniegründungen in Westindien gebahnt hatten. So war seit dem Jahre 1625 die kleine Antillen-Insel St. Christopher, als eine Doppelniederlassung der englischen und französischen Regierungen, ein Mittelpunkt des westindischen Schmuggelhandels.

Aber nicht alle Bukaniere blieben bei der verhältnismäßig unschuldigen Betätigung als Jäger und Schmuggler: die Verfolgungen der Spanier, die sich gelegentlich zur Bekämpfung der freien Jägerhorden im Innern Haitis und zu Angriffen auf ihre Schlupfwinkel und Schmuggelnester auf den kleinen Inseln aufrafften, trieb einen großen Teil von ihnen dem Korsarentum in die Arme. Sie besetzten die kleine Schildkröten-Insel Tortuga nahe der Nordküste von St. Domingo und machten sie zu ihrem Hauptquartier. Von hier aus, wo man die Hauptfahrstraßen in den westindischen Gewässern von Trinidad bis nach Kuba, Jamaika und den Bahama-Inseln beobachten

Digitized by Google

und beherrschen konnte, wurden sie als Flibustier, Freebooters, Freibeuter bald ein Schrecken der Spanier und eine dauernde Gefahr für den Verkehr der von Europa kommenden Warenschiffe und der heimkehrenden Silbergaleonen.

Gerade wie einst in der alten Römerwelt an der kleinasiatischen Küste entwickelte sich auch hier in Westindien ein Räuberstaat der Bukaniere und Flibustier — die Namen wurden bald unterschiedlos gebraucht —; wie in den nordischen Gewässern die Brüderschaft der Likendeeler, so einte hier der Name der „Küstenbrüder" das Kampf- und Raubgesindel der ganzen seefahrenden europäischen Welt, das in großen Scharen zusammenströmte, heute zu legitimem Kampf als Verbündete der heimischen Regierung, morgen zu privater Bereicherung und freiem Abenteurerleben. Es war eine seltsame Gemeinschaft von Männern verschiedenster Herkunft und verschiedener Gesittung, zusammengehalten durch brüderliche Kameradschaft in Beruf und Lebensführung, in Gefahr und Genuß. Ein kommunistischer Zug geht durch das Leben dieser Brüderschaft: das Band, das sie zusammenhält, ist der Haß und die unversöhnliche Feindschaft gegen die Spanier, die ihr das natürliche Recht auf freie Jagd und Fischerei verkümmern, während doch die Güter dieser Erde von Gott für alle Menschen geschaffen sind. Die Gesamtheit der Freibeuter teilt sich in verschiedene Gruppen, deren jede sich ihren Hauptmann für längere Zeit oder nur für die einzelne Raubfahrt wählt, deren Mitglieder aber unablässig wechseln. Jeder Bukanier hat seinen Spezialkameraden, mit dem er in Herdverband, in der Matelotage, und in völliger Gütergemeinschaft lebt: stirbt einer von ihnen, so erbt der andere den Nachlaß, denn für Weib und Kind ist kein Platz in dieser Gemeinschaft der Freien und Ungebundenen. Lebensmittel und Schießbedarf sind Gemeingut, Schlösser und Riegel gibt es nicht, Diebstahl am Raubgenossen ist das größte Verbrechen. Als unverbrüchliches Gesetz gilt das Herkommen; Gehorsam dem Führer ist Pflicht, Worthalten Ehrensache! Tapferkeit, Verwegenheit, Aufopferungsmut sind selbstverständlich bei Männern, denen der Galgen in Aussicht steht. Die Formen äußerlicher Religiosität, die Heilighaltung des Sonntages, werden gewissenhaft beobachtet. Für die Brüderschaft gab es keine Vergangenheit des Einzelnen; wer in sie eintrat, legte seinen Namen ab und nahm einen nom de guerre an. Die Teilung der Beute erfolgte nach genauen Regeln: der Hauptmann erhielt doppelten Anteil, jeder der Genossen ein gutes Loos; für Verwundete oder Verstümmelte wurde besonders gesorgt.

Die fast hundertjährige Geschichte der Betätigung dieser Brüderschaft der Freien ist reich an Berichten von kühnen und verwegenen Taten, von Kriegszügen und Raubfahrten zu Wasser und zu Lande. Denn zuerst sind die Flibustier Seeräuber, die Handel und Schiffahrt des Atlantischen Ozeans empfindlich stören; dann, wie überall, werden die Seeräuber zu Landräubern, die die Küsten heimsuchen, die Hafenorte überfallen und brandschatzen und weit ins Innere des Landes plündernd vordringen. Diese Geschichte voll Raub und Erpressung, Mord und Brand, überreich an mannhafter Gewalttat und greuelvoller Schandtat auf beiden Seiten, können wir in diesem Zusammenhange nicht eingehender verfolgen: es mag genügen, aus ihr einige markante Persönlichkeiten und besonders kühn gewagte Unternehmungen mit kurzen Worten herauszuheben.

Ein Franzose, Pierre aus Dieppe, genannt Pierre le Grand, wagte sich in einem offenen Boote mit nur 28 Mann an das Schiff des Admirals der spanischen

Digitized by Google

Galeonenflotte, das sich mit reicher Ladung auf der Heimfahrt nach Spanien befand. Der Handstreich glückte, die Besatzung des Schiffes wurde überwältigt und auf Haiti ans Land gesetzt; der Piratenführer fuhr mit seiner Prise nach Frankreich und zog sich mit reicher Beute ins Privatleben zurück.

Ein französischer Edelmann aus dem Languedoc, Montbars mit Namen, war ein Seeräuber aus Edelmut! Er hatte daheim in einem Buche von den an den Eingeborenen Amerikas verübten Grausamkeiten der Spanier gelesen. Ergrimmt über diese Greueltaten machte er sich nach Westindien auf und gesellte sich den Bukaniern zu. Jeden Spanier, der in seine Hände fiel, hieb er nieder und trat dann die Leiche mit Füßen. Er erwarb sich den Beinamen „l'Exterminateur", der Ausrotter und Verderber!

Ein wahres Scheusal in Menschengestalt war ein dritter Franzose, François l'Olonnais, so genannt nach seiner Heimat, dem französischen Küstenstrich Olonne. Er fand seine Befriedigung darin, den blutigsten Schrecken an seinen Namen zu knüpfen. Über die gesamte Besatzung eines spanischen Schiffes, neunzig Mann, verhängte er einst das Todesurteil und vollstreckte es selbst, indem er eigenhändig Mann für Mann enthauptete. Die Mannschaften von vier anderen Schiffen ließ er über Bord werfen und ertränken. Er war auch einer der ersten Flibustier, die sich als Landräuber betätigten, indem er zusammen mit einem Basken Michel an der Spitze von 650 Mann die Küstenstädte des Golfes von Venezuela überfiel und eine Beute von 400 000 Goldgulden erpreßte.

Der größte und berühmteste Führer der Flibustier war der Ire Henry Morgan. Unter ihm wurden die Raubfahrten der Piraten zu Kriegszügen ganzer Heere und Flotten kühner Abenteurer. Mit einer Schar von 460 Mann plünderte auch er die Stadt Maracaibo und nahm die Festung Porto Bello durch einen Handstreich. Drei spanische Schiffe liefen in die Lagune von Maracaibo ein, um den Räubern den Weg zu verlegen; es gelang dem Führer der Räuberschar jedoch, nicht nur seine eigenen Schiffe und die Prisen in Sicherheit zu bringen, sondern auch alle drei Fahrzeuge des Feindes durch einen Brand zu vernichten. Er hat auch als erster die Flibustier in das Stille Meer geführt. Mit einer Flotte von 37 Schiffen, an deren Bord sich mehr als 2000 Streitbare befanden, eroberte er im Jahre 1671 die Stadt Chagres auf der atlantischen Seite der Landenge von Panama. Mit 1200 Mann begann er dann den Landmarsch über den Isthmus, erreichte am neunten Tage die Südsee, nahm nach einem heftigen Kampfe mit den Spaniern Panama und machte in der Stadt und auf den im Hafen liegenden spanischen Schiffen unermeßliche Beute an Silber und sonstigen Kostbarkeiten. Erst nach Verlauf eines ganzen Monats trat er mit 600 Gefangenen und 175 mit Beute beladenen Maultieren den Rückweg an, gelangte glücklich nach Chagres zurück und brachte allen seinen Raub in Sicherheit. Morgan ist im Jahre 1682 vom König Karl II. von England mit der Ritterwürde belohnt worden und als Sir Henry Morgan später Gouverneur von Jamaika geworden, der Besitzung, deren Erwerb die Engländer wesentlich der Förderung durch die Bukanier verdanken.

Im Jahre 1680 wiederholte eine Bande von 330 Bukaniern den Zug über die Landenge von Darien und kaperte nach und nach im Stillen Ozean eine ansehnliche Flottille spanischer Schiffe. Ein Teil der Räuber kehrte mit seiner Beute auf

Digitized by Google

dem Landwege zurück, der andere aber, unter dem Kapitän Sharp, fuhr mit seinen Schiffen südwärts, kaperte Silberschiffe und brandschatzte die Küstenstädte Perus. Auf dem Seewege um die Südspitze des Feuerlandes sind diese kühnen Seeräuber im Jahre 1682 in ihre westindischen Schlupfwinkel zurückgelangt; bei der Verteilung des Raubes fiel auf jeden Mann ein Anteil von 328 Goldgulden.

Zwei Jahre später, 1684, machte eine große Schar von Flibustiern einen zweiten Seezug in das Stille Weltmeer, indem sie auf dem Wege um Kap Horn mit zehn Schiffen bis in die Bucht von Panama fuhren. Unter den Piraten waren Männer wie Edward Davis, Lionel Wafer und William Dampier, deren Namen noch heute in der Geschichte der Seefahrt und der Entdeckungen rühmend genannt werden. Auch diese Schar ist, nach abenteuerlichen Kreuzfahrten und nach ausgiebigster Plünderung aller Städte der südamerikanischen Westküste, mit einem Millionenraube im Jahre 1688 nach Westindien zurückgekehrt.

Die Glanzzeit des Flibustiertums fand mit dem Ausgang des 17. Jahrhunderts ihr Ende: die Schwächung der Vorherrschaft Spaniens und die endgültige Festsetzung anderer europäischer Mächte auf den Inseln Westindiens und dem nordamerikanischen Festlande nahmen ihm die im Boden der hohen europäischen Politik gegründeten Wurzeln der Macht und steten Krafterneuerung. Besonders nachdem die englische Seemacht erstarkt war und auf Spaniens Thron an die Stelle der Könige habsburgischen Stammes ein Prinz aus dem Hause Bourbon gekommen war, hatten England und Frankreich bei aller Divergenz ihrer politischen Ziele kein Interesse mehr an der Aufrechterhaltung des Zustandes rechtloser Unordnung in dem westlichen Meere. Sie hielten fortan, auch zum Schutze ihres eigenen aufblühenden Seehandels, auf eine straffe Seepolizei. Wenn damit auch das Unwesen der Flibustier als einer fast selbständigen, im geheimen gern gesehenen und häufig offen geförderten, zu großen Unternehmungen fähigen kriegführenden Macht nach und nach verschwand, so war damit das Seeräubertum in den Gewässern des Atlantischen Ozeans doch keineswegs beseitigt. Es gab noch immer einzelne Seeräuberhorden, kühne Schiffsführer, die sich unter eigener Flagge in der Florida-Straße oder auch auf weiterer Fahrt bis zur Guinea-Küste, nach Madagaskar oder in den südlichen Indischen Ozean ihren Tribut holten von der Silberzufuhr aus Amerika, dem Gewürz- und Spezereienhandel aus dem Osten oder dem Handel mit schwarzer Sklavenware aus Afrika. Besonders den letzteren, der schon in seiner damals legitimierten Gestalt durch die mit ihm verbundene Jagd auf Eingeborene und die unmenschliche Behandlung der geraubten Schwarzen eine der abscheulichsten Formen des Handelsverkehrs darstellt, störten sie, jede Gewalttat ihrer Gegner noch durch Rohheit überbietend. Bis in die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts hinein haben die „Marooners", Seeräuber, Sklavenjäger und Sklavenhändler zugleich, das Atlantische Meer unsicher gemacht. Im Jahre 1721 nahm ein englischer Pirat, Bartholomäus Roberts, mit zwei Raubschiffen im Hafen von Waydah an der afrikanischen Sklavenküste elf Fahrzeuge verschiedener Nationen. Er fuhr unter eigener Piratenflagge, die ihn zeigte, wie er mit einer Hand an sein Schwert faßt, mit der anderen — als ein anderer Störtebecker — einen Becher hochhält; neben ihm steht das Gerippe des Todes, das gleichfalls einen Becher hält und mit ihm zur Brüderschaft anstößt.

Digitized by Google

Jahrzehnte hat es bedurft, ehe die englische Marine diese Maroonerschiffe vernichtet, ihre Raubinsassen zu Tausenden an die Raaen geknüpft oder ersäuft hat. Noch im Anfang des 19. Jahrhunderts, in der Zeit der Unabhängigkeitskämpfe der spanischen Kolonien Südamerikas, haben angebliche „Patrioten", in Wirklichkeit zusammengelaufenes Gesindel aller Nationen, unter der blutroten, mit dem Totenkopf und gekreuzten Beinknochen geschmückten Piratenflagge die Sicherheit des Weltmeeres gefährdet. Auch ihrer sind die Engländer Herr geworden, und seitdem ist dank ihrer und anderer seefahrender Nationen Energie der Atlantische Ozean das befriedete Binnenmeer der europäisch-amerikanischen Zivilisation geblieben.

Aus diesen beiden letzterwähnten Episoden des Korsarenwesens aber, vor allem aus der Zeit der erbitterten Kämpfe gegen die Maroonerş, schöpft die Piratenliteratur, der „Rote Freibeuter" u. a. m., den Stoff für ihre spannenden, von Blut und Edelmut triefenden Erzählungen.

Wir müssen auf den Schauplatz des ersten Teiles unserer geschichtlichen Darlegungen, in das Becken des Mittelmeeres, zurückkehren, um nun noch an einer vierten Stelle der Erde dem Unwesen des Seeräubertums bis in die Neuzeit, ja fast bis in die Gegenwart hinein, nachgehen zu können. Es sind die Küsten der Atlas-Länder, die wir aufsuchen wollen, die Küsten, deren Staatsgebilde der an ihnen durch Jahrhunderte betriebenen Piraterie den Namen der Raubstaaten der Barbaresken verdanken.

Wie es nicht anders sein konnte in diesem für die Ausübung von Schiffahrt und Handel von der Natur so vorbestimmten Gebiete, war der Seeraub im Mittelmeer niemals ganz verschwunden, weder als gemeiner Raub noch als ehrenvolle Betätigung im Seekriege. Auch in den Jahrhunderten, da die Wellen germanischer Völker über das verwitterte Römerreich dahinbrausten, war der Seeraub ein Kampfesmittel der Germanenkönige gewesen: zur Zeit des afrikanischen Reiches König Geiserichs plünderten die aus dem längst wiedererstandenen Karthago auslaufenden Schiffe der Vandalen und Alanen die Küsten Siziliens und Italiens ebenso wie in den Tagen der ciliciſchen Seeräuber, und der Seehafen Roms und die Getreidezufuhr der Weltstadt war ebenso gefährdet wie in dem Jahre vor der Lex Gabinia. Drei Jahrhunderte später gewinnt dann aber der Seeraub im Mittelmeer noch eine andere Färbung: er erhält ein Motiv, das wir bisher noch nicht kennen gelernt haben, er nimmt für lange Zeit das religiöse Merkmal des Glaubenskampfes an.

Die Macht des Mohammedanismus hatte die östlichen und südlichen Gestadeländer des Mittelmeeres besetzt und als Träger eines wilden Glaubensfanatismus die Brandfackel des religiösen Krieges in die gesamte Christenheit geschleudert. Ein dauernder Krieg bestand fortan zwischen den Bekennern des Islam und den Christen. Wenn es als eine Pflicht auch für den einzelnen galt, die Bekenner einer anderen Religion auf jede Weise zu schädigen, so waren naturgemäß Raub und Plünderung des Besitzes des Gegners zweckdienliche und willkommene Mittel. Die Christen, des Seelebens seit langem gewöhnt, bedienten sich ihrer zuerst; dann folgten ihnen aber bald auch die Mohammedaner auf diesem Wege. Wenn schon zunächst als einstige Bewohner der arabischen Wüste dem Meere und der Schiffahrt durchaus abgeneigt, lernten die Araber doch bald von ihren Gegnern auch die Waffen des Seekrieges

Digitized by Google

gebrauchen. Schon am Ende des ersten Jahrhunderts der Hedschra war Tunis ein Marinearsenal des afrikanischen Statthalters des Khalifen; von hier aus liefen in den folgenden Jahrhunderten große Flotten aus, sowohl zum Kampfe gegen die Seemacht der spanischen Maurenfürsten wie gegen die Besitzungen der christlichen Feinde des Propheten. Die Sarazenen faßten festen Fuß auf Sizilien, Korsika und Sardinien; sie griffen die Küstenplätze Spaniens, der Provence und Italiens an und trieben Plünderung und Menschenraub im ganzen christlichen Mittelmeergebiet. Die Christen übten Repressalien mit gleichen Kampfesmitteln: der rechtfertigende Mantel des religiösen Vorwandes fiel bald gänzlich, und besonders während und nach den Kreuzzügen, in deren fast zweihundertjährigem Verlaufe die Gemüter am meisten verwilderten, wurde der Seekrieg gegen die Moslems ein skrupelloser Raubkrieg. Die Mohammedaner schädigten nur die Feinde des Islam, verschonten aber ihre Glaubensgenossen; die Christen wüteten aus politischer Feindschaft, Handelsneid und Raubsucht auch gegeneinander. Sie bringen die Seeräuberei in ein förmliches System: der Sklavenhandel mit geraubten Menschen wird wieder der lohnendste Handelsbetrieb. Die Venetianer scheuen sich nicht, christliche Knaben, Mädchen und Männer an die mohammedanischen Glaubensfeinde zu verhandeln, und halten in ihrer Lagunenstadt einen Markt, auf dem sich Sklavenware aller Nationen, geraubte Christen und Ungläubige, Sarazenen, Türken, Armenier, Bosniaken, Bulgaren, Tartaren, Russen u. a. m. zusammendrängen. Das sind die Zustände, die der Chor in der „Braut von Messina" beklagt, mit denen er die Notwendigkeit der normannischen Fremdherrschaft auf sizilischem Boden begründet:

Wohl! Wir bewohnen ein glückliches Land,
Das die himmelumwandelnde Sonne
Ansieht mit immer freundlicher Helle,
Und wir könnten es fröhlich genießen;
Aber es läßt sich nicht sperren und schließen,
Und des Meers rings umgebende Welle,
Sie verrät uns dem kühnen Korsaren,
Der die Küste verwegen durchkreuzt.
Einen Segen haben wir zu bewahren,
Der das Schwert nur des Fremdlings reizt.
Sklaven sind wir in den eigenen Sitzen,
Das Land kann seine Kinder nicht schützen.

Im allgemeinen wurde dem lebhaften Handel des Mittelalters mit der Levante mehr Schaden durch den Seeraub der Christen zugefügt, als durch jenen der Mohammedaner. Syrer und Griechen, Venezianer, Pisaner und Genuesen, Katalonier und Balearen kaperten und raubten auf See und plünderten die Küstenstädte mit demselben Wagemut und Eifer wie die Sarazenen von Ägypten, Tripolis und Tunis.

Im Anfang des 15. Jahrhunderts verfolgte der katalonische Pirat Pedro Santon besonders die venetianischen Kaufleute und die Ritter des Rhodesischen Ritterordens; an Bord seines Raubschiffes hatte er nahe an 500 streitbare Männer. Genuesische Piraten suchten vor allem das Gebiet des byzantinischen Kaisers heim, unter dessen Augen sie mit starken Flotten die Durchfahrt durch den Bosporus erzwangen.

Ein edler genuesischer Kaufmann, Megollo Lercari, hatte einst, etwa um das Jahr 1250, beim Schachspiel im Palast des Kaisers Alexis zu Trapezunt von einem

Digitized by Google

Liebling des Kaisers eine Ohrfeige erhalten. Da er keine Genugtuung bekam, rüstete der gekränkte Kaufmann zwei Galeeren aus, wurde Seeräuber und äscherte Städte und Dörfer des trapezuntischen Gebiets ein; den Gefangenen schnitt er Ohren und Nasen ab und schickte diese eigenartige Siegesbeute, eingesalzen und in ein Faß verpackt, dem Kaiser zu. Alexis versuchte vergebens, den Groll des Piraten durch die Auslieferung des Beleidigers zu besänftigen: Lercari schickte den Hofmann mit Hohn zurück. Der Kaiser mußte unterhandeln, und der Korsar erzwang als tüchtiger Kaufmann und Diplomat für seine genuesischen Landsleute wichtige Handelsvorrechte im Gebiet des griechischen Kaiserreichs und die Erlaubnis zu einer eigenen Handelsniederlassung in Trapezunt. Dann wurde der Seeräuber wieder ein friedlicher Kaufherr!

Gemeinwesenartige Organisationen des Seeraubes, die Herausbildung von Staaten, die auf den planmäßigen Betrieb der Piraterie gegründet waren, hat das Mittelalter nicht gekannt: der Seeraub blieb stets ein Privatunternehmen einzelner Abenteurer, wenngleich die Räuber nicht selten von dem Staate oder der Stadt, der sie angehörten, geschützt wurden und als nützliche Helfer in ihren Häfen Unterschlupf fanden. Seeräuberstaaten begegnen wir erst im Anfang der Neuzeit, als nach der Eroberung Konstantinopels die im östlichen Mittelmeer alleinherrschend gewordene Macht der Osmanen sich auch in den westlichen Teil des Meeres auszudehnen bestrebte. Die islamischen Staatengebilde an der nordafrikanischen Küste hatten sich unter rasch wechselnden Dynastien, zum Teil unter freundschaftlichen Beziehungen zu einzelnen mit ihnen Handel treibenden europäischen Nationen und Städten, bis in den Anfang des 16. Jahrhunderts behauptet. Da erhielten sie durch den kurzsichtigen Glaubensfanatismus der spanischen Könige einen ansehnlichen Kräftezuwachs in den aus Spanien vertriebenen Mauren, die in Nordafrika Aufnahme suchten und sich in einzelnen Gegenden, wie bei Oran, Bougie und Algier, festsetzten. Viele von ihnen, tapfere und haßerfüllte Männer, setzten den Kampf gegen den spanischen Erbfeind auf dem Meere fort und wurden Seeräuber. Zwanzig Jahre lang haben sie in stetem Kleinkriege die spanischen Küsten heimgesucht, bis endlich die Spanier Flotten gegen sie ausrüsteten, eine Anzahl ihrer Hafenstädte in Afrika besetzten und sie durch burgenartige Festungen sicherten. Die Mauren waren nahe daran, ihrem Gegner zu erliegen, als der Osmanenherrscher zu ihren Gunsten einschritt. Wie er dem Handel der italienischen Seestädte im Osten den Weg über Ägypten und durch das Schwarze Meer gesperrt hatte, so wollte er im Westen die Spanier aus Nordafrika hinausdrängen.

Zwei Brüder, Horuk und Kheir-ed-din, mit dem Zunamen Barbarossä, die Rotbärte, der Sage nach Söhne eines zum Islam übergetretenen Töpfers von der Insel Lesbos, hatten als türkische Korsaren schon seit dem Jahre 1504 in den nordafrikanischen und spanischen Gewässern gekreuzt, von Tunis aus päpstliche, genuesische und spanische Galeeren gekapert und durch den Ruhm ihrer Räubertaten eine große Schar von Abenteurern aus der ganzen Levante unter ihrer Flagge gesammelt. Sie stellten sich jetzt in den Dienst des Osmanensultans und bezwangen nach und nach fast alle Städte des Küstenlandes von Tripolis bis Oran. Als Horuk im Jahre 1518

Digitized by Google

in einem Rückzugsgefechte gegen die Spanier bei Oran gefallen war, trat Kheir-ed-din an die Spitze der Seeräuber, eroberte im Jahre 1529 die Burg von Algier, 1533 auch die Stadt Tunis, so daß er, nominell unter der Oberherrschaft des Padischah, in Wahrheit zu eigenem Rechte, die ganze Atlas-Küste beherrschte. Nun trug er seine Waffen auch über das Meer, landete in Spanien, um 70 000 Mauren nach Afrika hinüberzuholen, plünderte die französischen und genuesischen Gestade. Ein gewaltiger Schrecken durchbebte die gesamte Christenheit: kaum wagten sich noch Handelsschiffe auf das Mittelmeer, und die Kaufleute erlitten unberechenbaren Schaden. Vergeblich waren alle Unternehmungen der Spanier und der genuesischen Flotte, vergeblich auch der Heereszug Karls V. im Jahre 1535 nach Tunis mit 500 Schiffen und 30 000 Mann Landungstruppen; zwar wurde die Festung Goletta erstürmt, die Stadt Tunis genommen und 8000 Christensklaven befreit, aber der Räuberfürst wich dem Stoße aus und betrieb nun von Algier aus sein Gewerbe. Als Oberbefehlshaber der türkischen Seemacht, als „Beglerbeg des Meeres", war er, nachdem er sogar die genuesische Flotte unter Andrea Doria bei Preveza aufs Haupt geschlagen, die Balearischen und Jonischen Inseln verwüstet, im Bunde mit Frankreich sogar Nizza erobert hatte, der unbeschränkte Herr des Mittelmeeres. Mit einem Raub von 7000 Gefangenen, der die Sklavenhöfe und Hareme Konstantinopels mit frischem Material bevölkerte, zog er sich im Jahre 1544 an den Hof des Sultans zurück. In Konstantinopel ist er im Jahre 1546, nahezu neunzigjährig, gestorben; sein Grab in Beshiktash, als die Ruhestätte des gewaltigsten Piraten des Mittelmeeres und des größten türkischen Admirals, hat noch jahrhundertelang jede türkische Flotte mit einem Kanonensalut gegrüßt.

Aus seinem Erbe entstanden die drei Raubstaaten der Barbaresken, Tripolis, Tunis und Algier, die sich als türkische Vasallenstaaten unter den verschiedensten Dynastien von Deys und Beys gegen alle Angriffe europäischer Mächte und trotz der heldenmütigen Tapferkeit der zum dauernden Kampfe gegen sie angesetzten Malteserritter bis in das 19. Jahrhundert erhalten haben. Während dieser ganzen Zeit haben ihre Seeleute sich in nie ruhendem Kampfe gegen die Christen den Kaufleuten des Mittelmeeres furchtbar erwiesen, Schiffe weggenommen, Küsten gebrandschatzt und alljährlich Tausende von Bekennern des Kreuzes in die Sklaverei geschleppt.

Selbst in den Atlantischen Ozean, ja bis in die englischen Gewässer, haben sich die algerischen Korsaren gewagt: sie plünderten die irische Grafschaft Cork, kreuzten auf der Reede von Plymouth und sperrten den Handel von Bristol! In drei Jahren, um das Jahr 1622, belief sich der Verlust der englischen Kauffahrtei durch die Kapereien der Seeräuber auf 400 Schiffe, und mehr als 3000 englische Seeleute und Kaufleute schmachteten in der Sklaverei der Algerier. Noch im Jahre 1817 jagte ein Korsar aus Algier einen Lübischen Kauffahrer vom Ausgang des Kanals bis in die Nähe von Island.

Selbst in einer Zeit, da die englische Seemacht ihre großen Kämpfe gegen die holländischen und französischen Rivalen ausfocht, fühlte sie sich nicht stark genug, dem Unwesen der barbareskischen Seeräuberei entgegenzutreten. So blieb den kleineren Seemächten der Christenheit nichts anderes übrig, als von den ungläubigen Korsarenfürsten Duldung und Schonung ihres Handels durch schimpfliche Geldzahlungen oder reichliche Geschenke an Kriegsmaterial zu erkaufen. Frankreich, Schweden, Dänemark,

Digitized by Google

die Niederlande haben bis in das 19. Jahrhundert hinein den Barbareskenstaaten auf Grund mühsam erbettelter Verträge Tribut gezahlt, um den unter ihrer Flagge segelnden Kauffahrern wenigstens einige Sicherheit zu verschaffen, und viele Tausende aufgewandt, um ihre gefangenen Staatsangehörigen aus der Sklaverei zu Algier oder Tunis zu erlösen. Selbst das stolze England gewährte dem Dey von Algier noch bis zum Jahre 1816 ein Geschenk von 500 Pfund, das jeder neu antretende Konsul zu überreichen hatte.

Es ist bekannt, daß auch Hamburg verschiedentlich den Weg der Verhandlungen beschritten hat, um sich die Möglichkeit eines direkten Handels mit dem Mittelmeere unter eigener Flagge zu verschaffen. Ein im Jahre 1751 mit „dem durchlauchtigsten Mehemet Pascha Dey, dem Diwan und den übrigen zur Regierung der Republik Algier gehörenden Gliedern" abgeschlossener „immerwährender Friedens- und Freundschaftstraktat" konnte trotz der Verwendung des Kaisers nicht in Kraft treten, da der spanische König gegen seinen Abschluß protestierte und Repressalien gegen den hamburgischen Handel androhte, wenn der Rat von Hamburg mit den Feinden Spaniens paktiere!

Nur die junge amerikanische Union hat ein solches schmachvolles Tributverhältnis mit den Seeräuberstaaten von vornherein abgelehnt und durch energisches Einschreiten gegen Tripolis in den Jahren 1804 und 1805 dem Sternenbanner Achtung verschafft.

Die Schmach Europas hat bis zum Jahre 1830 gewährt: das Einschreiten Frankreichs gegen den Dey von Algier und die Besitzergreifung des ganzen Landes haben den Seeräubern der Barbaresken das Handwerk gelegt.

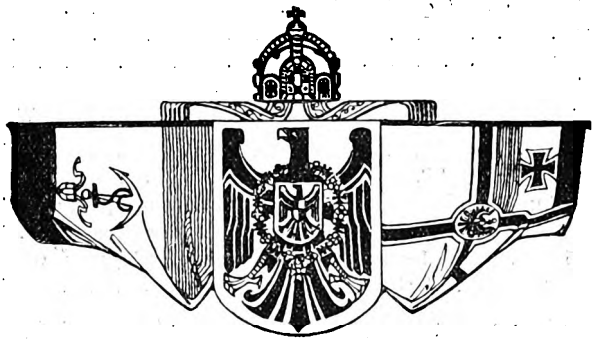
Auch Marokko, das „Kaiserreich des Äußersten Westens", gehörte in gewissem Sinne jahrhundertelang zu den Raubstaaten. Die Rifbewohner an der marokkanischen Küste der Straße von Gibraltar und die Einwohner der Städte Slâ und Rabat am Atlantischen Ozean bildeten, mit Erlaubnis des Sultans, förmliche Seeräubergemeinschaften, die ihr Gewerbe noch wilder und grausamer betrieben als die eigentlichen Barbaresken. Auch mit Marokko sind seit langer Zeit von den verschiedensten Seemächten Verträge geschlossen worden, die unter mannigfachen Verschleierungen dem Sultan in Fez einen förmlichen Tribut gewährten. England, Holland, Venedig zahlten jährliche „Subsidien", Frankreich, Dänemark und Schweden große Summen als „Jahresgeschenke". Heute hat auch diese Schmach — denn eine solche war es im Hinblick auf die jämmerliche maritime Streitmacht der Marokkaner, die nur aus wenigen schlechtbemannten Fregatten und Ruderbooten bestand — aufgehört. Allerdings ist es auch heute noch nicht ganz ungefährlich für ein einzelnes, gering bemanntes oder havariertes Schiff, sich den Räubernestern der marokkanischen Westküste zu nähern, und gelegentlich wagen auch noch in der Jetztzeit die Rifpiraten, ein in der Windstille liegendes Segelschiff zu entern und zu plündern.

Bekannt ist, daß auch die junge preußische Marine sich mit der Radkorvette „Danzig" unter dem Oberbefehl des Prinzen Adalbert von Preußen im Kampfe gegen marokkanische Rifpiraten von Tres Forcas im Jahre 1856 die ersten kriegerischen Lorbeern gepflückt hat.

* * *

Digitized by Google

Die großen Zeiten der Seeräuberei sind vorbei: es sind keine Kriegs- und Heldentaten mehr, von denen wir gelegentlich in den Zeitungen lesen, sondern nur Banditenstreiche chinesischer oder indonesischer Seewegelagerer, arabischer oder marokkanischer Küstenstrolche. Das Meer ist sicher geworden und gewährt keinen Raum mehr für die poesievolle Betätigung eines freien, ungebundenen, wonnevollen Räuberlebens! Seeräuber ist nicht einmal mehr ein erstrebenswerter Beruf für jugendliche Feuerköpfe! Sie lassen sich nur vorübergehend fesseln durch die romantischen Erzählungen eines Marryat von den Rachetaten eines Kapitän Morgan oder eilen mit dem menschenscheuen Kapitän Nemo Jules Vernes im Unterseeboot „Nautilus" 20 000 Meilen unter dem Meere vom Stillen Ozean zum Atlantischen Ozean, vom Südpol bis in den Mael-Strom!



Digitized by Google

Die Heißdampf-Ventilmaschinen-Anlage des Artillerietenders „Drache".

(Fortsetzung. — Mit 1 Abbildung.)

f. Die Erprobungen.

Nach dem Einbau der Kessel in das Schiff wurde am 19. September 1908 mit einem der beiden Kessel ein 6stündiger Verdampfungsversuch vorgenommen, dessen hauptsächliche Ergebnisse in der folgenden Tabelle zusammengestellt sind:

			Mittelwerte aus 6 Std.
Dampfüberdruck im Kessel		p in kg/qcm	14,5
Lufttemperatur im Heizraum		°C.	24,3
Luftdruck unter dem Rost in mm Wassersäule			36
Kohlen: in 1 Std. verbrannt	im ganzen	kg	1003
	für 1 qm Rostfläche	kg	164,5
	für 1 qm Heizfläche	kg	3,93
Kohlen: Zeche			Zeche Pluto
Kohlen: Grusgehalt			wenig Grus
Kohlen: Beim Brennversuch im Versuchskessel der Kaiserl. Werft festgestellter Wärmeinhalt		W. E.	8000
Verdampftes Speisewasser: in 1 Std. im ganzen		kg	8883
Verdampftes Speisewasser: Temperatur t in °C.			11,5
Verdampftes Speisewasser: für 1 kg Kohle	Wasser von t° verwandelt in Dampf von p kg/qcm,	kg	8,856
	reduziert auf Wasser von 0° und Dampf von 100° C.,	kg	9,12
Verdampftes Speisewasser: für 1 Stunde und 1 qm Heizfläche, reduziert auf Wasser von 0° und Dampf von 100° C.		kg	35,9

Der Überhitzer war während des Versuches nicht angestellt. Nach der Verdampfungsziffer zu urteilen, scheint der erzeugte Dampf etwas naß gewesen zu sein.

Nachdem die Hauptmaschinen in der üblichen Weise reguliert, d. h. die Steuerungsorgane für möglichst günstige und den Absichten der Konstruktion möglichst entsprechende Dampfverteilung eingestellt worden waren, wurden die Erprobungen während der Monate Oktober und November 1908 ausgeführt. Soweit es sich um eine Prüfung der Hauptmaschinen- und Kesselanlage handelte, fanden folgende Fahrten statt:

A. Vor der Indienststellung:
   1. eine Vorprobefahrt am 3. Oktober 1908;
   2. eine Übergabe-Probefahrt (vorläufige Übernahme des Schiffes durch die Kaiserliche Marine) am 8. Oktober 1908.

B. Nach der Indienststellung, die am 26. Oktober 1908 stattfand:
   3. eine Übergabefahrt (Übergabe an das Schiffskommando) am 31. Oktober 1908;
   3a. eine Wiederholung der Fahrt zu 3. am 5. November 1908;
   4. eine 6stündige Dauerfahrt mit Heißdampf am 9. November 1908;
   5. desgl. mit Sattdampf am 12. November 1908;
   6. Progressiv-Meilenfahrten.

Digitized by Google

Die Fahrten zu 1. bis 5. wurden in der Kieler Föhrde, die zu 6. in der Eckernförder Bucht vorgenommen.

Über die Ausführung der Probefahrten sei zunächst allgemein Folgendes bemerkt: Die Indikatordiagramme der Hauptmaschinen wurden während der Meilenfahrten auf jeder Meile, sonst viertelstündlich genommen. Die zugehörigen Umdrehungszahlen wurden durch Zählen ermittelt und dann zur Berechnung der indizierten Leistung für jede Kursrichtung nach der durch den Hubzähler bestimmten durchschnittlichen Tourenzahl gleichartig, und zwar so verbessert, daß ihr arithmetisches Mittel mit der Durchschnittzahl des Hubzählers übereinstimmte. Die Indikatorfedern wurden vor und nach jeder Fahrt geprüft; stellten sich hierbei Verschiedenheiten heraus, so wurde das arithmetische Mittel aus den beiden Prüfergebnissen der Diagrammberechnung zugrunde gelegt. Stärkeres Auslegen des Ruders als bis zu 20° ist auch beim Wenden vermieden, Ruderlegen überhaupt möglichst eingeschränkt worden.

Zur Ermittlung des Kohlenverbrauches für die indizierte Pferdestärke ist vom Gesamtkohlenverbrauch der Betrag der für Schiffszwecke verwendeten Kohlen abgezogen, zur Leistung der Hauptmaschinen die Summe der Leistungen aller zum Hauptmaschinenbetriebe zugehörigen Hilfsmaschinen jedoch hinzugezählt worden, so daß also in beiden Fällen die Hauptmaschinen und die zu ihrem Betriebe erforderlichen Hilfsmaschinen berücksichtigt, dagegen Leistung und Kohlenaufwand der lediglich dem Schiffsbetrieb dienenden Einrichtungen außer Betracht geblieben sind. Die insgesamt verbrauchte Kohlenmenge wurde bei den Kohlenmeßfahrten durch Benutzung von Meßbunkern, d. h. ganz genau auszumessenden Bunkerräumen, ermittelt.

Die Fahrten zu 1. bis 3a. bieten kein erhebliches Interesse, so daß hier nicht näher auf sie eingegangen zu werden braucht. Es handelte sich bei der Vorprobefahrt im wesentlichen darum, die Gangbarkeit der Maschinen festzustellen und das Bedienungspersonal einzuüben. Der Zweck der Fahrten zu 2. und 3. geht aus ihren Benennungen ohne weiteres hervor. Die letztgenannte mußte abgebrochen werden, weil erhebliche Wasserverluste eintraten, deren Ursache zunächst nicht ersichtlich war, die jedoch nach eingehender Untersuchung der Anlage auf Bedienungsfehler zurückgeführt wurden. Die Erprobungen bei der Wiederholungsfahrt ergaben ebenso wie die der Fahrten zu 1. und 2. durchaus befriedigende Resultate und ließen bereits erkennen, daß bei den Hauptprobefahrten die vorgeschriebenen Maschinenleistungen und Schiffsgeschwindigkeiten ohne Schwierigkeit erreicht werden würden.

Das größte Interesse nehmen die beiden 6stündigen Dauerfahrten in Anspruch, die ein Urteil über den Wert der Dampfüberhitzung für die Wirtschaftlichkeit des Betriebes gestatten. Die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt:

	Fahrt mit Heißdampf	Fahrt mit Sattdampf
Tiefgang, vorn . . . . . m	2,99	2,99
desgl. hinten . . . . . m	3,035	3,03
Wasserverdrängung . . . . . cbm	776,35	774,6
Zahl der geheizten Kessel	2	2
Mittlerer Luftüberdruck unter dem Rost . . . . mm Wassersäule	17,8	20,6
Höchster Luftüberdruck unter d. Rost geg. Ende d. Fahrt = =	30	35

Digitized by Google

	Fahrt mit Heißdampf		Fahrt mit Sattdampf	
Dampfüberdruck im hinteren Kessel . . . . . kg/qcm	13,2		13,1	
desgl. im hinteren Überhitzer . . . . . kg/qcm	12,8		—	
desgl. im vorderen Kessel . . . . . kg/qcm	13,2		13,1	
desgl. im vorderen Überhitzer . . . . . kg/qcm	12,8		—	
Dampftemperatur beim Austritt aus dem hinteren Überhitzer, °C.	290,2		—	
desgl. aus dem vorderen Überhitzer . . . . . °C.	272,2		—	
desgl. im Wassersammler . . . . . °C.	284,1		193	
	Backbord	Steuerbord	Backbord	Steuerbord
Dampftemperatur beim Hochdruckeintritt . . . . . °C.	280,4	280,5	190	188
desgl. beim Hochdruckaustritt . . . . . °C.	158,5	159,2	133,7	131,5
desgl. beim Niederdruckaustritt . . . . . °C.	65,1	66,0	68	67,5
Mittlerer Dampfüberdruck hinter dem Hauptabsperrventil, kg/qcm	12,0	12,1	12,0	12,1
desgl. im Receiver . . . . . kg/qcm	1,8	1,9	2,0	2,0
Mittleres Vakuum in den Kondensatoren . . . . . kg/qcm	0,927	0,888	0,93	0,89
Füllungsgrad des Hochdruckzylinders	0,60	0,60	0,60	0,60
Mittlere Zahl der Schraubenumdrehungen in der Minute	152,3	152,3	150,6	150,5
Mittlerer auf den Kolben wirkender Druck:				
im Hochdruckzylinder . . . . . kg/qcm	5,512	5,324	5,212	5,124
im vorderen Niederdruckzylinder . . . . . kg/qcm	1,49	1,56	1,533	1,588
im hinteren Niederdruckzylinder . . . . . kg/qcm	1,503	1,49	1,60	1,555
Mittlere Zahl der im Hochdruckzylinder entwickelten iPS	437	422	408	401
desgl. der im vorderen Niederdruckzylinder entwickelten iPS . .	192	201	195	203
desgl. der im hinteren Niederdruckzylinder entwickelten iPS . .	194	192	204	198
Summe der iPS der einzelnen Hauptmaschinen	823	815	807	802
desgl. der beiden Hauptmaschinen	1638		1609	
Gesamtleistung der zugehörigen, während der Fahrt in Betrieb gewesenen Hilfsmaschinen . . . . . iPS	32		35	
desgl. der Haupt- und zugehörigen Hilfsmaschinen. . . iPS	1670		1644	
Gesamter Kohlenverbrauch pro Stunde . . . . . kg	1283		1400	
desgl. pro Stunde und qm Rostfläche . . . . . kg	105		114,8	
Kohlenverbrauch für Schiffsbedarf pro Stunde . . . . . kg	13		13	
desgl. für Maschinenbetrieb allein pro Stunde . . . . kg	1270		1387	
desgl. für Maschinenbetrieb allein pro iPS und Stunde kg	0,76		0,844	
Art der benutzten Kohle	Zeche Pluto		Zeche Pluto	
Beim Verdampfungsversuch im Versuchskessel der Kaiserlichen Werft festgestellte Verdampfungziffer dieser Kohle	8,71		8,71	
Temperatur des Speisewassers an der Pumpe . . . . . °C.	40,0		40,5	
desgl. der Rauchgase vor dem vorderen Überhitzer . . . °C.	682		—	
desgl. der Rauchgase hinter dem vorderen Überhitzer . . °C.	263		—	
desgl. der Rauchgase vor dem hinteren Überhitzer . . . °C.	700		—	
desgl. der Rauchgase hinter dem hinteren Überhitzer . . °C.	272		—	
	Backbord	Steuerbord	Backbord	Steuerbord
Kühlwasser-Temperatur beim Eintritt in den Kondensator . . °C.	9	9	7	7
desgl. beim Austritt aus dem Kondensator . . . . . °C.	24,6	20,2	24,4	21,6

Digitized by Google

	Fahrt mit Heißdampf	Fahrt mit Sattdampf
Stündlicher Zusatzwasserverbrauch im Durchschnitt . . . . Liter	158	167
Stündliche Schiffsgeschwindigkeit . . . . . sm	15,34	15,16
Windrichtung	WSW	SW
Windstärke	2—3	2—4
Zustand der See	1—2	leicht bewegt

Bei der Beurteilung der vorstehenden Angaben ist zu beachten, daß die Hauptmaschinen für Heißdampfbetrieb konstruiert worden sind, die Verhältnisse für die Fahrt mit Sattdampf also von vornherein ungünstiger lagen als für die mit angestellten Überhitzern. Immerhin sind die Ergebnisse der Vergleichsfahrten bemerkenswert. Die Kohlenersparnis betrug bei Anwendung der Dampfüberhitzung rund 10 Prozent; das bedeutet für 15 sm stündlicher Schiffsgeschwindigkeit bei 150 Tonnen Bunkerinhalt eine Vergrößerung des Aktionsradius von etwa 1650 sm (Sattdampfbetrieb) auf ungefähr 1800 sm.

Es wäre interessant, Vergleiche zwischen den vorstehend angeführten Probefahrtswerten und solchen ähnlicher Maschinenanlagen anzustellen, die unter annähernd den gleichen Bedingungen gearbeitet haben. Leider ist ein einwandfreier Vergleich schon deswegen nicht möglich, weil die in der Marine vorhandenen hierfür in Betracht kommenden Fahrzeuge mit annähernd derselben Leistung durchweg Dreifach-Expansionsmaschinen und Schiebersteuerung besitzen und die früher gebauten Tender mit Zylinderkesseln ausgerüstet sind. Um jedoch wenigstens einen Anhalt zu geben, sei auf die folgende Tabelle verwiesen, die einige bei Kanonenbooten erzielte Resultate den bei „Drache" gewonnenen gegenüberstellt:

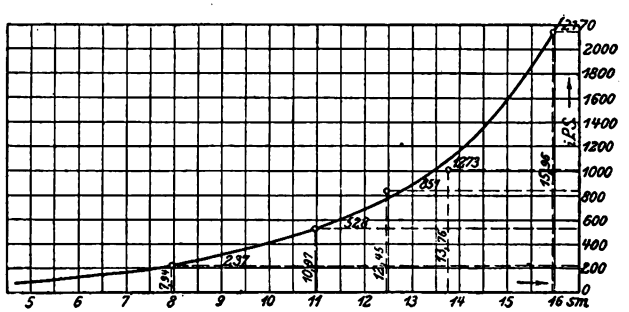
Schiffsnamen	„Iltis"	„Jaguar"	„Tiger"	„Luchs"	„Panther"	„Eber"	„Drache" Heißdampf	„Drache" Sattdampf
Wasserverdrängung . . . cbm	963,5	881,3	881,3	881,3	962,33	962,33	776,35	774,6
Tiefgang, vorn . . . . . m	3,25	3,25	3,25	3,25	3,1	3,1	2,99	2,99
desgl. hinten . . . . . m	3,25	3,25	3,25	3,25	3,1	3,1	3,035	3,03
Eingetauchter Hauptspantquerschnitt . . . . . qm	24	23,45	23,45	23,45	25,26	25,26	24,1	24,064
Der Kessel: Zahl	4	4	4	4	4	4	2	2
Der Kessel: Art	Thornycroft	Thornycroft	Thornycroft	Thornycroft	Marinetyp	Marinetyp	Marinetyp	Marinetyp
Der Kessel: Dampfüberdruck . . kg/qcm	13	13	13	13	13	13	13	13
Der Kessel: Gesamt-Rostfläche . . qm	7,6	7,6	7,6	7,6	8,2	7,6	12,2	12,2
Der Kessel: Gesamt-Heizfläche . . qm	380,8	380,8	380,8	380,8	408	365,6	510	510
Der Hauptmaschinen: Zahl . .	2	2	2	2	2	2	2	2
Der Hauptmaschinen: Art . .	Dreizylindrige Dreifach-Expansionsmaschine						Dreizylindrige Verbundmaschine	
Mittlere Gesamtleistung d. Hauptmaschinen bei der 6 stündigen forcierten Fahrt . . . iPS	1378,4	1378,1	1372,29	1344,67	1343,6	1314	1638	1609

Digitized by Google

Schiffsnamen	„Iltis"	„Jaguar"	„Tiger"	„Luchs"	„Panther"	„Eber"	„Drache" Heißdampf	„Drache" Sattdampf
Dauer derjenigen Kohlenmeßfahrt, bei der die relativ höchste Maschinenleistung entwickelt wurde . . . . Stunden	24	96*)	24	24	24	6**)	6	6
Mittlere Gesamtleistung bei dieser Kohlenmeßfahrt . . . iPS	1123,1	1118,8*)	1080,6	969	1070,2	1314**)	1638	1609
Kohlenverbrauch pro qm Rostfläche und Stunde . . kg	121,9	134,6*)	198,5	139,75	134,4	190,26**)	105	114,8
desgl. pro iPS und Stunde, kg	0,716	0,81*)	1,25	0,95	0,891	0,994**)	0,76	0,844
Gewicht der Hauptmaschinen- und Kesselanlage . . . . . kg	120 248	120 079	131 521	132 337	134 261	112 934	138 224	138 224
Einheitsgewicht pro iPS, bezogen auf die mittlere Gesamtleistung der forcierten Fahrt . . kg	87,16	87,13	95,84	98,42	99,92	85,94	84,38	86,01

Wie schon oben bemerkt wurde, kann die vorstehende Tabelle nur einen ungefähren Anhalt bieten. Ein direkter Vergleich der Werte für „Drache" einerseits mit denen der Kanonenboote anderseits würde ein unrichtiges Bild ergeben, zumal da anzunehmen ist, daß auch bei „Drache" für entsprechend verminderte Fahrt ein noch günstigerer Kohlenverbrauch eingetreten sein würde (vgl. hierzu die beiden für „Eber" angeführten Zahlen 0,994 und 0,897 entsprechend den Gesamtleistungen von 1314 und 1108 iPS); auch die Verschiedenheit der Meßzeiten gestattet keinen unmittelbaren Vergleich.

Bei den Progressiv-Meilenfahrten wurde die abgesteckte Meile unter im übrigen möglichst gleichen Bedingungen jedesmal nach beiden Richtungen durchlaufen; die beiden Einzelfahrten wurden alsdann zu einer Fahrtgruppe zusammengefaßt und aus ihren Ergebnissen Mittelwerte bestimmt, deren wichtigste in der Tabelle (S. 1013) zusammengestellt sind.



Der hiernach festgestellte Verlauf der Leistungskurve ist aus nebenstehender Abbildung ersichtlich. Der Tiefgang des Schiffes betrug im Mittel bei den

*) Der 96stündigen ging eine 24stündige Dauerfahrt unmittelbar voraus, bei der die mittlere Gesamtleistung 1087,2 iPS, der Kohlenverbrauch pro qm Rostfläche und Stunde 121,5 kg, der Kohlenverbrauch pro iPS und Stunde 0,757 kg betrug.

**) Die den übrigen Kanonenbooten entsprechende Kohlenmeßfahrt währte 24 Stunden; hierbei wurden 1108 iPS entwickelt, 148,46 kg Kohlen pro qm Rostfläche stündlich verbrannt und pro iPS und Stunde 0,897 kg Kohlen verbraucht.

Digitized by Google

Fahrtgruppe	Beabsichtigte Schiffsgeschwindigkeit sm/Std.	Dampfüberdruck in den Kesseln kg/qcm	Luftüberdruck im Kesselraum kg/qcm	Maschine	Minutliche Umdrehungszahl der Schrauben	Vakuum im Kondensator kg/qcm	Füllungsgrad des Hochdruckzylinders	Leistung der Einzelmaschinen iPS	Gesamtleistung iPS	Schiffsgeschwindigkeit v sm/Std.	Theoretischer Fortschritt des Propellers u sm/Std.	Slip $100 \cdot \frac{u-v}{u}$ Prozent
I.	8	13,0	0	Backbord	69,2	0,95	0,29	112	237	7,94	8,51	6,69
				Steuerbord	69,3	0,95	0,30	125				
II.	10	12,95	0	Backbord	99,9	0,945	0,35	242	528	10,97	12,17	9,91
				Steuerbord	98,0	0,955	0,38	286				
III.	12	13,0	0	Backbord	115,3	0,94	0,40	363	851	12,45	14,29	12,88
				Steuerbord	117,1	0,95	0,47	488				
IV.	14	13,2	0	Backbord	136,6	0,93	0,45	599	1273	13,76	16,68	17,50
				Steuerbord	134,7	0,95	0,50	674				
V.	möglichst viel	14,75	17,5	Backbord	158,3	0,91	0,75	1063	2170	15,96	19,43	17,86
				Steuerbord	157,7	0,92	0,75	1107				

Digitized by Google

Fahrtgruppen I. bis IV. 2,998 m, bei der Fahrtgruppe V. 3,014 m; die Windstärke war 5, der Zustand der See 3 bis 4.

Während der ganzen Dauer der Erprobungen arbeiteten Hauptmaschinen- und Kesselanlage einwandfrei. Die Schiffsprüfungskommission hob in ihrem Schlußberichte besonders hervor, daß die Ventilsteuerung sowohl bei Heißdampf- als auch bei Sattdampfbetrieb ohne Störung funktioniert habe. Die Maschinen arbeiteten bei allen Gangarten sehr ruhig, und selbst bei höchster Leistung ergaben sich nur ganz unbedeutende Erschütterungen. Die Manövriereigenschaften ließen nichts zu wünschen übrig; das Umsteuern konnte in wenigen Sekunden bewirkt werden. Auch die Dampfüberhitzer gaben zu Ausstellungen keine Veranlassung. Schwierigkeiten machte nur die Dampfschmierung insofern, als mehrfach Kesselverfettungen eingetreten sind; hierüber wird im nächsten Abschnitte zusammenhängend berichtet werden. Im ganzen konnte nach Abschluß der Probefahrten die gesamte Hauptmaschinenanlage des Tenders „Drache" als wohlgelungen bezeichnet werden.

g) Die Betriebserfahrungen.

Da die Indienststellung des Tenders, wie bereits im vorigen Abschnitte erwähnt wurde, am 26. Oktober 1908 erfolgte, so befindet er sich zur Zeit bereits seit länger als 21 Monaten in Dienst, also lange genug, um ein Urteil über die Bewährung der Heißdampf-Ventilmaschinenanlage abgeben zu können. Es kann festgestellt werden, daß die Hauptmaschinen- und Kesselanlage im allgemeinen den Erwartungen durchaus entsprochen und den an sie gestellten nicht geringen Ansprüchen genügt hat. Wesentliche Schwierigkeiten sind nur bei der Frage der Zylinderschmierung entstanden, auf die daher in den folgenden Zeilen näher eingegangen werden muß.

Wegen der beabsichtigten Verwendung überhitzten Dampfes wurde zunächst für die Dauer der Probefahrten die ausschließliche Benutzung von Meteor-Heißdampf-Zylinderöl der Firma Breymann & Hübner, Hamburg, an Stelle des sonst zur Dampfschmierung gebräuchlichen, etwas billigeren Mineralöls angeordnet. Dieses Öl wurde jeder Maschine durch eine Stufenkolben-Schmierpumpe (System Lentz) zugeführt, die von dem Hochdruck-Indikatorhebel der zugehörigen Hauptmaschine aus ihren Antrieb erhielt. Bei diesen ihrer Konstruktion nach sehr zweckmäßigen, aber sorgsame Bedienung erfordernden Pumpen wurde die Menge der Ölzuführung durch genau einstellbare Tropfhähne geregelt; die Geschwindigkeit des Öldurchganges konnte durch Schaugläser beobachtet werden. Die beiden Pumpen preßten das Schmieröl nach den Zylindern, den Kolbenstangenstopfbuchsen und dem Dampfeintritt am Manövrierventil. Außerdem waren anfangs für jede Maschine vier der bekannten Möllerupschen Schmierapparate angeordnet. Von diesen sollten je drei den Führungstangen der Ventile Öl zuführen, um deren Einlaufen zu erleichtern; diese Schmierapparate wurden jedoch nur bei der Übergabeprobefahrt benutzt und nach deren Beendigung sogleich wieder entfernt. Je ein Möllerup-Apparat wurde dagegen für jede Hauptmaschine beibehalten, um als Hilfs-Zylinderschmiervorrichtung zu dienen; diese beiden Schmierpumpen sind jedoch während der Probefahrten nur selten angestellt worden und für den Betrieb entbehrlich.

Die Lentz-Pumpen standen anfangs dicht über dem Maschinenfundament nahe der Bordwand so ungünstig, daß die Schaugläser nicht genügend leicht kontrolliert

Digitized by Google

werden konnten. Infolgedessen wurden die Pumpen zeitweilig für zu starke Ölzufuhr eingestellt, ein Bedienungsfehler, der sich bald durch Verfettung der Kessel bemerkbar machte. Die Apparate erhielten nun einen besseren, bequem zugänglichen Platz und arbeiteten von da ab bei sorgfältiger Bedienung einwandfrei und sparsam. Während bei der schon erwähnten Übergabefahrt, die wegen starker Wasserverluste vorzeitig abgebrochen werden mußte, insgesamt 50 kg Zylinderöl verbraucht worden waren — eine Ölmenge, welche die bei der folgenden Kesselrevision festgestellte Kesselverfettung zur Genüge erklärt —, wurden während der 6 stündigen Heißdampf-Dauerfahrt nur 550 g im ganzen verschmiert. Nach Beendigung der Probefahrten berichtete die Schiffsprüfungskommission, daß das Heißdampföl „im allgemeinen seinen Zweck erfüllt" habe. „Bei verhältnismäßig geringem Verbrauch zeigten die Zylinderflächen und Kolbenstangen eine tadellose Beschaffenheit." Anderseits wurde aber schon in diesem Bericht darauf hingewiesen, daß anscheinend das Heißdampföl von den vorhandenen Reinigungsapparaten nicht so sicher zurückgehalten würde, wie dies bei Verwendung gewöhnlichen Mineralöls geschehe, und daß ferner das Meteoröl in den Kesseln einen fest haftenden Niederschlag ergebe, der sich beim Auskochen mit Soda nicht loslöse.

Während der weiteren Indiensthaltung traten dann mehrfach erneute Kesselverfettungen in die Erscheinung, die in einem Falle sogar Rohrleckagen zur Folge hatten. Die beschädigten Rohre zeigten bei der Untersuchung im Innern einen starken, festgebrannten Fettansatz bis zu etwa 2 mm Stärke, in den übrigen Rohren war ebenfalls ein starker, aber weicher Ölniederschlag bemerkbar. Dabei wiesen sowohl die Kondensatoren als auch die Warmwasserkästen und Speisewasserreiniger nur geringe Fettablagerungen auf. Nach Wiederaufnahme des Betriebes wurden daher besondere Maßnahmen getroffen, um den Schmierölverbrauch im allgemeinen und den Heißdampfölverbrauch im besonderen soweit als irgend angängig einzuschränken. Meteoröl wurde nur noch zur Schmierung der Hochdruckstopfbuchsen sowie des Dampfes beim Eintritt in die Hochdruckventilkästen verwendet. Die Niederdruckzylinder und deren Stopfbuchsen erhielten überhaupt keine direkte Schmierung mehr, den Ventilspindeln und allen Hilfsmaschinen wurde nur gewöhnliches Zylinderöl zugeführt. Der Verbrauch an Heißdampföl verringerte sich dadurch nach einem Berichte des Schiffskommandos auf etwa 100 g stündlich für beide Maschinen. Trotzdem traten in den Kesseln wiederum größere Fettablagerungen auf, und auch eine gründliche Reinigung der Speisewasserleitungen, Kondensatoren, Speise- und Luftpumpen, Warmwasserkästen, Speisewasserdruckfilter und Kessel hatte nur vorübergehend Erfolg. Man entschloß sich nun dazu, auf die Verwendung des Heißdampföls ganz zu verzichten und nur noch gewöhnliches Zylinder-Mineralöl zu verschmieren. Um dies zu ermöglichen, wurde die Einrichtung dahin abgeändert, daß der Dampf am Manövrierventil kein Öl mehr erhielt; das letztere sollte vielmehr durch Bohrungen an drei Stellen durch die Zylinderwandungen hindurch unmittelbar den Zylinderlaufflächen zugeführt werden, die ja bekanntlich im Betriebe eine mittlere Temperatur annehmen und daher die Verwendung gewöhnlichen Mineralöls gestatten. Da die Baufirma überdies einen Teil der Schuld auch den Lentz-Pumpen zuschrieb, so wurden diese entfernt und durch solche anderen Systems ersetzt, bei denen die Ölzufuhr durch Nadelventile sehr genau reguliert werden konnte und die sich bei Unterseebooten bereits in hervorragendem Maße bewährt hatten.

Digitized by Google

Diesen beiden Unterseeboots-Schmierpumpen wurde die Schmierung der niederdruckdampfführenden Maschinenteile zugewiesen, während die hochdruckdampfführenden Teile jeder Hauptmaschine ihr Öl durch zwei Möllerup-Apparate erhielten, die vollkommen zwangläufig arbeiten und daher Bedienungsfehler nahezu ausschließen.

Bei den folgenden Fahrten, die Anfang Mai 1909 stattfanden, wurde die Leistung der Möllerups soweit wie möglich erniedrigt, so daß jeder Umdrehung der Hauptmaschinen nur ein Fortscheiten des Sperrades um einen Zahn entsprach. Der Verbrauch an Zylinderöl belief sich danach für beide Hauptmaschinen bei 110 Schraubenumdrehungen auf nur 0,08 kg stündlich. Die Verwendung gewöhnlichen Mineralöls ergab für die Zylinder keinerlei Übelstände. Es zeigte sich jedoch bald, daß die Anpassungsfähigkeit der Möllerup-Apparate den Anforderungen des Betriebes nicht entsprach. Mehrfach erwies sich die Einstellung auf einen Sperradzahn pro Schraubenumdrehung als zu gering, so daß Brummen der Dampfkolben und Zylinder hörbar wurde; anderseits führte die Vermehrung der Ölzufuhr durch Einstellung auf zwei Sperradzähne pro Schraubenumdrehung erneut zu Kesselverfettungen. Zeitweilig ergab auch die geringste Leistung der Möllerup-Pumpen noch eine zu starke Schmierung. Aus diesem Grunde wurden im August 1909 auch die hochdruckdampfführenden Teile an die Unterseeboots-Schmierpumpen angeschlossen.

Nach dieser Abänderung hat nach einem Bericht der Kaiserlichen Werft Kiel vom 1. Dezember 1909 die Schmierung der Hauptmaschinen mit gewöhnlichem Zylinderöl zu Ausstellungen keine Veranlassung mehr gegeben. Es hat sich allerdings herausgestellt, daß die Dampftemperatur höchstens bis auf etwa 270° C. gesteigert werden darf, weil sonst Trockenlaufen der Hochdruckkolben eintritt. Für höhere Überhitzung wäre daher die Rückkehr zu einer Heißdampföl-Marke und damit auf Grund der Betriebserfahrungen der Einbau besonderer Entölerapparate nötig, die sich in anderen Betrieben bereits gut bewährt haben. Der Weg, auch höhere Grade von Dampfüberhitzung im Bordbetriebe ohne Nachteil verwenden zu können, erscheint damit gewiesen; er ist jedoch bei dem Tender „Drache“ nicht betreten worden, weil die Heißdampftemperatur von 270° C. den Anforderungen und dem von vornherein beabsichtigten Zwecke genügt. Nachdem hiernach die in bezug auf die Zylinderschmierung aufgetretenen Übelstände als beseitigt angesehen werden können, ist es statthaft, auch auf Grund der Betriebserfahrungen die Hauptmaschinen- und Kesselanlage des Schiffes als durchaus gelungen zu bezeichnen. Damit ist ein weiterer wichtiger Schritt in der Verwendung überhitzten Dampfes und in der Nutzbarmachung der damit verbundenen Vorteile auch für Seeschiffe getan.

La.

Digitized by Google

Die französischen Flottenmanöver 1910.

(Mit 2 Skizzen im Text.)

II.

Die taktischen Manöver.

Die zweite Periode der Flottenmanöver, vom 7. bis 18. Juni, umfaßte nach vorhergegangener Ergänzung der Vorräte in Toulon taktische Übungen, die in erster Linie der Erprobung des von der Taktikkommission neu bearbeiteten taktischen Reglements dienen sollten.

Wie im vorigen Heft dargelegt wurde, ist die Schulung der französischen Flotte in den Jahren seit 1890 keine gleichartige, stetige gewesen, sondern sie war vielfachen Schwankungen unterworfen. Das gleiche läßt sich auch von der Taktik in der französischen Marine behaupten. Ihre folgerichtige Entwicklung wurde wiederholt durch gewaltsame Eingriffe unterbrochen, die sich in ihren Folgen bei der Seltenheit der Abhaltung größerer Flottenübungen als besonders verhängnisvoll für die Ausbildung der Flotte erwiesen.

Als solche Hemmnisse für die gesunde Fortentwicklung der Taktik sind vor allem die taktischen Experimente des Admirals Fournier zu bezeichnen, der 1898 bis 1900 die bekannte Kreistaktik einführte und 1905 bis 1907 die in dieser Zeitschrift eingehend besprochenen Übungen in der Gruppentaktik*) veranstaltete. Beide Ideen wurden nach wenigen Jahren verworfen. Unter dem Minister de Lanessan folgten 1900 bis 1902 3 Jahre einer stetigeren Entwicklung der Taktik, die von dem Vizeadmiral Gervais, gleichzeitig Vorsitzenden einer Kommission zur Prüfung der taktischen Reglements, bei den in den genannten Jahren stattfindenden Flottenübungen**) in die Wege geleitet wurde. Die gezahnten Formationen, die Hammerformation,***) getrenntes Operieren der Geschwader zur Herstellung einer Konzentration auf einen Teil des Gegners waren die Ergebnisse dieser Periode. Das Gefecht begann auf mittlere Entfernungen, das Nahgefecht wurde von vornherein angestrebt. — Während sodann nach dem ostasiatischen Kriege fast alle größeren Seemächte die Taktik ganz in den Dienst der Artillerie stellten, um dieser bereits auf große Entfernungen eine beträchtliche Wirkung zu sichern — ein Ziel, das allgemein durch die Verwendung möglichst einfacher Formationen erstrebt wurde —, begann in der französischen Marine 1905 die Erprobung der Fournierschen Gruppentaktik. Erst 1907 wurde sie von der Taktikkommission, die unter dem Vorsitz des Vizeadmirals Caillard an den Sommermanövern teilnahm, endgültig verworfen, und es galt nunmehr, taktische Regeln aufzustellen, die den Anforderungen der modernen Waffenverwendung besser gerecht wurden, als die komplizierten Methoden des Admiral Fournier. An diesem Werk hat praktisch in erster Linie der Vizeadmiral Germinet mitgearbeitet, der vom Herbst 1907 bis Dezember 1908 das Mittelmeer-Geschwader führte und die taktische Ausbildung dieses Verbandes auf eine

*) Juliheft 1907, S. 884; Oktoberheft 1907, S. 1150; Novemberheft 1907, S. 1285.
**) Jahrgang 1901, S. 1002; Jahrgang 1902, S. 1046.
***) Jahrgang 1902, S. 1062/63.

Digitized by Google

Höhe brachte, wie sie vorher nie erreicht worden war. Er kehrte zu den einfachen Formationen,*) kurzen Kiellinien, Staffeln und Dwarslinien, zurück, und von ihm geht anscheinend auch der im neuen Reglement niedergelegte Grundgedanke für den Flottenkampf aus, das selbständige Manövrieren der Verbände nach einer vom Oberbefehlshaber ausgegebenen einheitlichen Idee,**) zu deren Durchführung die Verbände zusammenzuwirken haben. Die Ausarbeitung des neuen Reglements erfolgte durch die bereits erwähnte Taktikkommission unter dem Vorsitz des Vizeadmirals Caillard, dem während der diesjährigen Sommermanöver als Flottenchef selbst die Gelegenheit zuteil wurde, jene Regeln praktisch zu erproben.

Allgemeine Bestimmungen für die taktischen Übungen.

Die Gliederung der Streitkräfte. Für die verschiedenen Übungen wurden folgende Arten der Gliederung der Verbände vorgesehen:

1. 2 Geschwader zu je 6 Linienschiffen, jedes mit seiner Panzerkreuzerdivision und seiner Torpedojägerflottille zu 12 Booten. Flottenflaggschiff ist „Victor Hugo", der sich außerhalb der Formation hält.

2. 2 Geschwader zu je 6 Linienschiffen mit je 1 Torpedojägerflottille, 1 Panzerkreuzergeschwader zu 6 Panzerkreuzern in 2 Divisionen zu je 3. Panzerkreuzer „Ernest Renan" und „Dupetit Thouars" (die vierten Einheiten der Panzerkreuzerdivisionen) dienen dann als Wiederholer für die Linienschiffsgeschwader. Flottenflaggschiff ist in diesem Falle „Vérité". Die 2. Division des I. Geschwaders wird dann 1. Division in der Reihenfolge „Vérité"P, „Justice", „Liberté", so daß also „Vérité" vorn fährt. Das Panzerkreuzergeschwader unter Leitung des Kontreadmiral Aubert wird wie folgt formiert: „Marseillaise"A, „Gloire", „Condé", „Jules Ferry"A, „Victor Hugo", „Jules Michelet".

3. 3 Linienschiffsgeschwader. Das Panzerkreuzergeschwader stellt ein drittes Linienschiffsgeschwader dar. Flottenflaggschiff „Vérité". Verteilung wie zu 2.

4. 3 Linienschiffsgeschwader. Der Flottenchef führt auf „Victor Hugo" das III. Geschwader, das wie folgt formiert ist: „Victor Hugo"P, „Jules Ferry"A, „Jules Michelet", „Marseillaise"A, „Gloire", „Condé". „Ernest Renan" ist Wiederholer für das III. Geschwader. Das I. Geschwader, ohne Wiederholer, hat seine normale Zusammensetzung.

Die **Gefechtsbilder** behandeln folgende Aufgaben:

1. Laufendes Gefecht. Beide Geschwader steuern einen vorher bestimmten Punkt an; nach dem Sichten manövrieren sie gegeneinander.

2. Gefecht auf entgegengesetzten Kursen. Ein Geschwader verfolgt das andere, an dem seine Kreuzer Fühlung halten. Dieses macht Kehrt und geht zum Angriff vor.

3. Gefecht kombinierter Verbände (bei jedem Geschwader eine Panzerkreuzerdivision). Die Kreuzer beider Parteien halten an dem gegnerischen Geschwader Fühlung und führen ihr eigenes Gros zum Gefecht heran.

*) Vgl. Oktoberheft 1908, S. 1208.

**) »La Ligue Maritime«, Januar 1910, S. 8.

Digitized by Google

4. Gefechtsbild mit strategischer Idee. Ein Geschwader blockiert das andere und versucht dieses zurückzudrängen, als es Anker auf geht, um die Blockade zu brechen.

5. wie 4. Ein Geschwader sucht ein anderes daran zu hindern, einen bestimmten Ankerplatz zu erreichen.

6. Gefecht von zwei an Geschwindigkeit und Gefechtsstärke ungleichen Geschwadern. Die Panzerkreuzer greifen die Linienschiffsgeschwader an.

7. Gefechtsbild, bei dem die zweiten Admirale der Linienschiffsgeschwader führen. Die übrigen Divisionen werden von den ältesten Kommandanten geführt.

8. Gefechtsbild, bei dem die Chefs der Panzerkreuzerdivisionen führen. Jede Partei wird aus einer eine Linienschiffsdivision darstellenden Panzerkreuzerdivision und den beiden von den ältesten Kommandanten geführten Linienschiffsdivisionen gebildet.

Auf diese Weise wird während der Manöver sämtlichen Admiralen, die ein Kommando in der Flotte haben, Gelegenheit geboten, größere Verbände zu führen.

Die Durchführung der Gefechtsbilder. Jede Gefechtsübung besteht aus dem Manövrieren um die Anfangsstellung (présentation au combat) und dem Gefecht selbst, das mit dem Befehl zum Eröffnen des Feuers beginnt. Die Höchstgeschwindigkeit wird von der Oberleitung festgesetzt. Mit dem Eröffnen des Feuers hat die Schiffsführung vom Kommandoturm, das Signalisieren von der Gefechtssignalstelle aus zu erfolgen (unter dem Panzerdeck oder zwischen den Kasematten). Klarschiff- oder Feuerleitungsübung nach dem Ermessen des Kommandanten. Gefechtsstörungen — an Kesseln, Maschinen, Artillerie und Ruder — werden durch F. T. von der Oberleitung befohlen. Die davon betroffenen Schiffe haben zu versuchen, so gut wie möglich ihren Posten in der Linie zu behaupten. Die Schiffe haben Gefechtsberichte, die Admirale auch Gefechtsskizzen einzureichen. Eine kritische Bearbeitung der einzelnen Übungen geht jedem Schiff von der Manöverleitung aus zu.

Die **Kreuzerübungen**, die der Erprobung der im neuen taktischen Reglement niedergelegten Grundsätze für den Aufklärungsdienst dienen sollen, umfassen folgende Aufgaben:

1. Fühlunghalten bei Tag und bei Nacht. Vor Einbruch der Dunkelheit trennen sich die beiden Geschwader, um beiderseits ihren Ankerplatz anzusteuern. Das I. Geschwader entsendet seine leichten Streitkräfte, um am II. Fühlung zu halten. Ist von diesen der voraussichtliche Ankerplatz des Gegners festgestellt, so gehen die Torpedoboote und Minenleger dorthin voraus, um das II. Geschwader zu schädigen. Letzteres versucht seinerseits die Fühlunghalter abzudrängen und kann in der Nähe seines Ankerplatzes seine Torpedoboote erwarten, die dann gegen die feindlichen Kreuzer anzusetzen sind.

2. Verwendung geöffneter Formationen zur Aufklärung. Beide Geschwader liegen an verschiedenen Orten zu Anker. Die Oberleitung teilt dem II. Geschwader mit, daß das I. seinen Stützpunkt verläßt. Das II. geht nun Anker auf und schickt seine Kreuzer zum Aufklären voraus. Das I. läßt seine Kreuzer ebenfalls aufklären, nachdem ihm die Nähe des II. gemeldet ist. Es vermeidet, sich der

Digitized by Google

F. T. zu bedienen, um seine Anwesenheit zu verschleiern; es benutzt vielmehr nur Scheinwerfersignale zum Verkehr mit seinen Kreuzern.

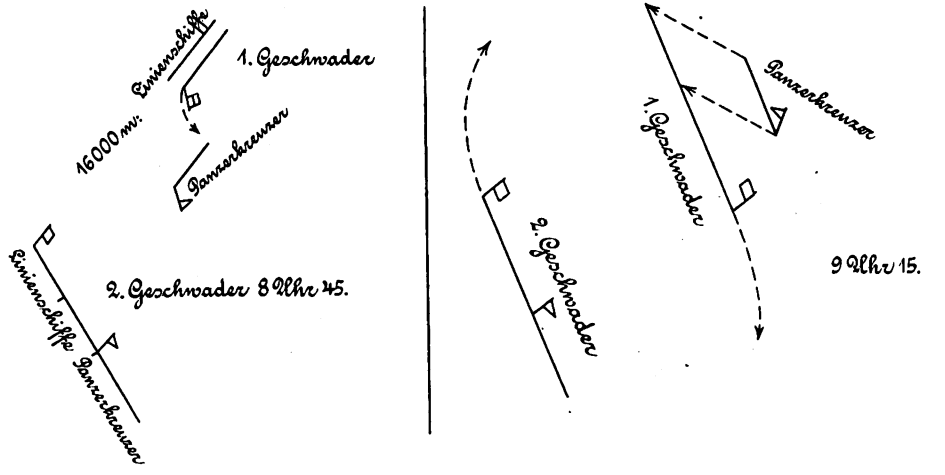
3. Suchmanöver. Ein Geschwader geht von einem vorher bestimmten Punkt ab; es läßt in der Richtung aufklären, aus der nach seiner Ansicht ein feindliches Geschwader zu erwarten ist, das 2 Stunden nach ihm aufgebrochen ist; es benutzt nur Scheinwerfersignale. Das feindliche Geschwader läßt seine Kreuzer den Gegner suchen; diese halten dann Fühlung und führen ihr Gros durch F. T.-Signale heran, außerdem durch zu entsendende Depeschenfahrzeuge für den Fall, daß das Wetter die Verwendung von Torpedojägern für diesen Zweck gestattet.

4. Verwendung einer Verbindungslinie (ligne de jonction) zur Herstellung der Verbindung zwischen einer Seestreitmacht und einer nicht mit F. T.-Stationen ausgestatteten Küste. Die F. T.-Stationen der Küste gelten als zerstört. Die Flotte marschiert gruppenweise und läßt ihre Verbindung mit einer Küsten-Semaphorstation durch die leichten Streitkräfte herstellen. Der Abstand zwischen den einzelnen die Verbindungslinie bildenden Schiffen wird bis zur äußersten zulässigen Grenze erweitert. Ein Schiff wird mit der Störung des F. T.-Verkehrs beauftragt.

Das Gefechtsbild bei San Pietro am 24. Mai.

Bevor die taktischen Übungen der Wochen vom 7. bis 11. und 13. bis 18. Juni besprochen werden, sei kurz der Verlauf des Gefechtsbildes wiedergegeben, das der Flottenchef am Tage nach der Beendigung des 1. strategischen Manövers an der Westküste von Sardinien ausführen ließ. Das I. Geschwader stand am 24. Mai 8^h V 40 sm N38°W von San Pietro, das II. Geschwader 20 sm N65°W von derselben Insel, beide Verbände also in der Richtung N—S 20 sm auseinander. Als die Geschwader einander 8^{45} auf etwa 16 000 m sichten, hat Admiral Aubert bereits seine Linie auf NW-Kurs entwickelt, die Panzerkreuzer hinter den Linienschiffen. Der Gegner dagegen, den er in NNO peilt, läuft noch in zweireihiger Formation (ordre de front

Skizze 1.



Digitized by Google

naturel des divisions) an, die Panzerkreuzer nach Backbord ziemlich weit vorgeschoben.*) Als um 9^{15} das II. Geschwader das Feuer eröffnet, ist das I. noch in der Entwicklung zur Linie begriffen; einzelne seiner Schiffe können zu dieser Zeit ihre Artillerie noch nicht zum Tragen bringen. Auch dauert es geraume Zeit, bis die Panzerkreuzer, die zu weit abstehen, sich an die Linie angehängt haben. Dabei scheinen die Kreuzer allerdings vorübergehend zu der zum Kreisgefecht herandrehenden Spitze des II. Geschwaders eine günstige Stellung innegehabt zu haben. Es kommt zum Kreisgefecht (combat circulaire) auf Entfernungen bis 7000 m, das 9^{35} auf Signal endet.

Die Übungen der Woche vom 7. bis 11. Juni.

Die Abfahrt der Linienschiffe und Panzerkreuzer von Toulon fand Dienstag, den 7. Juni, mittags statt, wogegen die Torpedojäger und der Minenleger „Foudre" erst am 8. Juni morgens folgten.

An 4 Vormittagen dieser Woche wurden Gefechtsübungen der Geschwader einschließlich der Panzerkreuzerdivisionen gegeneinander ausgeführt, an 4 Nachmittagen fand Evolutionieren der Flotte statt. Dieses umfaßte sowohl reine Formaltaktik als auch Einnahme der Gefechtsformationen und Fahren in ihnen. Dabei wurde die Flotte in der Regel aus 3 Linienschiffsgeschwadern zu je 6 Schiffen (vgl. Gliederung der Streitkräfte zu 3) gebildet, entsprechend der Zahl an Linienschiffen, die nach Eintritt der „Danton"-Klasse in die Front zur Verfügung stehen wird. Über die Art der Evolutionen ist nur sehr wenig bekannt geworden; es wird berichtet, daß sie sich durch Einfachheit auszeichneten und daß die Zahl der Signale auf das äußerste eingeschränkt war. Die Fahrt wurde von 10 kn allmählich gesteigert. An Einzelheiten**) wird mitgeteilt, daß am 8. nachmittags gleichzeitige Schwenkungen der Divisionen von 4 bis 8 Strich ausgeführt wurden.

Im Folgenden sollen zunächst die Übungen, wie sie zeitlich aufeinander folgten, zur Darstellung gelangen.

Die Abfahrt von Toulon am 7. Juni erfolgte geschwaderweise mit 15 Minuten Zwischenzeit; während der Ausfahrt war die Kriegswache zur Unterseebootsabwehr aufgezogen. Das Evolutionieren wurde an diesem Tage mit einer Fahrt von 10 kn ausgeführt. Von 5^{20} N an marschierte die Flotte mit 14 kn Geschwindigkeit in Kiellinie nach Osten. Später wurde Nebelfahrt mit ausgebrachten Nebelleuchtbojen und Fahren nach F. T.-Signalen, nach Einbruch der Dunkelheit Fahren mit abgeblendeten Lichtern geübt. Um 11^{45} wurde geschwaderweise auf der Reede der Salins d'Hyères geankert.

Am Mittwoch, den 8. Juni, wird um 7 Uhr Anker gelichtet; das I. Geschwader mit seinen Panzerkreuzern steuert durch die Westausfahrt, das II. Geschwader mit den seinen durch die Ostausfahrt der Reede. Vormittags wird ein Gefechtsbild zur Darstellung des laufenden Gefechts gefahren, bei dem die Gegner nicht näher als auf 11 500 m aneinander herankommen. Die Panzerkreuzer stehen dabei am Schluß

*) Die Skizzen sind rein schematisch.

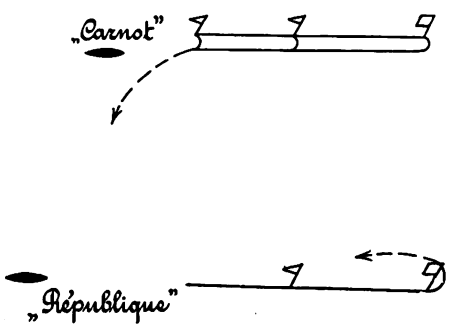
**) Näheres über die Eigenart der neuen Taktik vgl. S. 1028.

Digitized by Google

der Linie. Nach dem Evolutionieren am Nachmittag, das etwa 10 sm südlich von Kap Camarat stattfindet, geht gegen 4 h das I. Geschwader nach dem Golf San Juan, das II. nach St. Tropez (Entfernung der Ankerplätze etwa 20 sm).

Donnerstag, den 9. Juni, schicken beide Geschwader ihre Panzerkreuzer zur Aufklärung gegeneinander vor. Die Geschwindigkeit der Kreuzer darf bis zur höchsten mit 3/4 der Kesselzahl erreichbaren (etwa 19 kn) gesteigert werden, die der Linienschiffe ist für das I. auf 15, für das II. auf 13 kn festgesetzt. Bei der Aufklärung wird „Ernest Renan" überrascht und ist zeitweise dem Feuer der ganzen feindlichen Panzerkreuzerdivision ausgesetzt. Es kommt südlich der Bucht von Agay zum laufenden Gefecht auf große Entfernungen mit nur langsamer Annäherung, da das II. Geschwader die Geschwindigkeitsunterlegenheit durch Abdrehen auszugleichen sucht. Vom II. Geschwader wird „Carnot" auf 10 kn herabgesetzt, er sackt achteraus und maskiert zeitweise das Feuer seiner beiden Hintermänner, des „Jauréguiberry" und des „Bouvet" — Admiral Aubert stellt seine 2. Division stets links rangiert auf, so daß der 2. Admiral auf „Bouvet" am Schluß der Linie steht.

Skizze 2.



Das II. Geschwader wendet um 16 Strich, um „Carnot" wieder aufzunehmen, und geht dann auf 10 kn Fahrt herab. Beim I. Geschwader wird „République" havariert, so daß sie nur noch 8 kn laufen kann; jedoch sucht Admiral de Jonquières seine hohe Geschwindigkeit weiter auszunutzen. Da infolgedessen „République" stark zurückbleibt, sucht das II. Geschwader sich nach seiner Kehrtwendung zwischen diese und das I. Geschwader zu schieben. Letzteres pariert durch eine Schwenkung, um den Anschluß an „République" zu gewinnen, und gerät dadurch naturgemäß in eine taktisch ungünstige Lage. Noch während des Kampfes auf große Entfernungen greifen die Torpedojäger des II. Geschwaders an, die des I. treten ihnen entgegen, so daß es zum Artilleriekampf der Boote zwischen beiden Linien kommt. Der Rauch der Torpedojäger soll das Artilleriefeuer der Linien stark beeinträchtigt haben; das II. Geschwader richtete zweimal das Feuer seiner Mittelartillerie auf die feindlichen Torpedojäger.

Nach Beendigung des Gefechtsbildes wird die Flotte zu drei Linienschiffsgeschwadern formiert, die in der Marschformation in Kiellinie nebeneinander stehen. Nach dem Evolutionieren am Nachmittag führt der Flottenchef die Verbände nach der Reede der Salins d'Hyères, auf der abgeblendet geankert wird. Vorher haben die

Digitized by Google

Torpedojäger die Reede auf die Anwesenheit von Torpedobooten und Unterseebooten rekognosziert. Eine Flottille bewacht sodann die nach Toulon zu liegenden Eingänge der Reede, während die andere sich auf die übrigen Durchfahrten verteilt. Die Flottillen von Toulon gelangen trotzdem von Osten und Süden her zum Angriff auf die Flotte.

Freitag, den 10. Juni, lichtet das II. Geschwader um 5 h, das I. um 7 h Anker, um den Anfangsabstand für das Gefechtsbild herzustellen. An diesem Tage ist das II. Geschwader das schnellere; es kann 14, seine Kreuzer können 19 kn laufen, während die Geschwindigkeiten für das I. auf 11 und 14 kn festgesetzt sind. Es kommt zunächst wieder bei der Aufklärung zu Kreuzerkämpfen, während welcher die 2. Panzerkreuzerdivision zeitweise in den Feuerbereich des I. Geschwaders gerät. Auch bei den Kreuzerdivisionen wird je ein Schiff („Jules Michelet" und „Dupetit Thouars") als havariert angenommen, so daß die übrigen Kreuzer Manöver zu deren Deckung ausführen und „Dupetit Thouars" vorübergehend dem Feuer der feindlichen Linienschiffe ausgesetzt wird. Die Linienschiffsgeschwader eröffnen auf 12 000 m den Artilleriekampf im laufenden Gefecht, bei dem zuerst „Liberté" und „Carnot", später noch „Justice" in der Geschwindigkeit herabgesetzt werden; dem II. Geschwader gelingt es dabei, durch ein ähnliches Manöver wie am Tage vorher die „Justice" von ihrem Gros abzuschneiden.

Nachmittags führen die Kreuzer eine Aufklärungsübung durch, während die Flotte zu zwei Linienschiffsgeschwadern evolutioniert. Abends ankert das I. Geschwader in St. Tropez, das II. im Golf von San Juan.

Für Sonnabend, den 11. Juni, ist eine Gefechtsübung mit strategischer Grundidee vorgesehen. Das I. Geschwader, dessen Geschwindigkeiten wie am Freitag 11 und 14 kn betragen, geht um 5 h in See, um das II. Geschwader, dessen Geschwindigkeiten mit 14 und 19 kn erheblich überlegen sind, im Golf von San Juan zu blockieren. Die Kreuzer des Blockierten gehen zunächst Anker auf, um die gegnerischen Kreuzer zurückzudrängen, die Linienschiffe folgen mit 14 kn, und es gelingt ihnen auszubrechen, ohne in eine taktisch ungünstige Lage zu geraten. Bei dem nun folgenden laufenden Gefecht fallen die Führerschiffe der Linienschiffsgeschwader und der Kreuzerdivisionen aus, so daß die Führung auf die nächstältesten Befehlshaber übergeht.

Mittags ankert die Flotte in drei Reihen in der Bucht von San Juan; sie erhält Befehl, sich gegen Torpedoboots- und Unterseebootsangriffe zu sichern. Eine Sperre wird südlich des Ankerplatzes, zwischen Ste. Marguerite und La Croisette, ausgelegt. Durch Minen wird die kleine östliche Ausfahrt gesperrt. Eine Torpedojägerflottille wird mit der Sicherung der Flotte beauftragt, während die zweite den Angriff auszuführen hat. Die Sicherung erfolgt durch Patrouillieren einzelner Boote in See vor der Bucht und durch Herstellen von Lichtsperren in den Einfahrten. Die feindliche Flottille kommt nachts zum Angriff auf das Gros.

Die Übungen der Woche vom 13. bis 18. Juni.

Um die Führer in der Leitung einer Flotte von der Größe zu schulen, wie sie die französische nach ihrem Schiffsbestande im Jahre 1911 besitzen würde — 18 Linienschiffe —, stellte der Leiter der Manöver in der zweiten Woche der taktischen Übungen die Torpedojäger in die Verbände ein und formierte auf diese Weise 2 Flotten zu je

Digitized by Google

3 Geschwadern. Alle drei stellten Linienschiffsgeschwader dar, das dritte ein solches mit größerer Geschwindigkeit; jedes Geschwader konnte die mit 3/4 der Kesselzahl erreichbare Höchstgeschwindigkeit ausnutzen.

Die Zusammensetzung der Flotten war die folgende:

I. Flotte. Vizeadmiral de Jonquières.

I. Geschwader.	II. Geschwader.	III. Geschwader.
„Patrie" P, „Démocratie", Tj. „Chasseur", Tj. „Voltigeur", Tj. „Carabinier", „République" Wiederholer: Tj. Cognée.	„Justice" P, „Liberté", Tj. „Fanfare", Tj. „Gabion", Tj. „Sabretache", „Vérité", „Ernest Renan".	„Jules Ferry" P, „Jules Michelet", Tj. „Massue", Tj. „Carquois", Tj. „Hache", „Victor Hugo", Tj. „Claymore".

II. Flotte. Vizeadmiral Aubert.

I. Geschwader.	II. Geschwader.	III. Geschwader.
„Saint Louis" P, „Charlemagne", Tj. „Fleuret", Tj. „Branlebas", Tj. „Sape", „Gaulois", Wiederholer: Tj. „Obusier".	„Bouvet" P, „Carnot", Tj. „Stylet", „Tj. „Trident". Tj. „Etendard", „Jauréguiberry", „Dupetit-Thouars".	„Marseillaise" P, „Condé", Tj. „Fanion", Tj. „Flamberge", Tj. „Baliste", „Gloire", Tj. „Coutelas".

Die taktischen Übungen in der zweiten Woche fanden in der Regel südlich des Golfs von San Juan statt, in dem abends geankert wurde. In Marschformation standen die drei Geschwader jeder Flotte in Kiellinie (en colonnes) nebeneinander. Admiral de Jonquières stellte das von ihm selbst geführte Geschwader (escadre-guide) in die Mitte der Flottenlinie, Admiral Aubert dagegen an einen der Flügel. Allgemein wird betont, daß bei diesen Übungen Admiral Aubert in mehr offensiver Weise vorging, indem er wiederholt sein am Schluß der Linie stehendes schnelles Geschwader zum Angriff auf das feindliche Schlußgeschwader vorsandte, ein Manöver, das der Gegner dadurch parierte, daß er eins seiner Geschwader — nicht immer das schnelle, da dieses nicht immer an der Queue stand — dem feindlichen entgegentreten ließ. Es kam dann in der Regel zu Teilgefechten.

Interessante Situationen wurden auch dadurch bedingt, daß die bei diesen Teilgefechten miteinander kämpfenden Geschwader infolge Herabsetzung des einen in der Geschwindigkeit wiederholt sehr erhebliche Geschwindigkeitsdifferenzen (einmal 17 und 6 kn) aufwiesen. — Wohl nicht mit Unrecht behauptet „Vie Maritime", daß ein Teil der offensiven Bewegungen sich im feindlichen Feuer kaum hätte ausführen lassen, und in ähnlichem Sinne erklärt C. Pierreval, es habe bei diesen Übungen oft ein „kleiner Konflikt zwischen den Manövrierenden und den Artilleristen bestanden"; die ersteren sagten: „Man muß auch während des Manövrierens schießen", die letzteren erwiderten: „Man darf während des Schießens nicht manövrieren". Dieser „kleine Konflikt" bedarf keiner näheren Erläuterung.

Die über die Gefechtsbilder der zweiten Woche bekannt gewordenen Einzelheiten genügen im allgemeinen nicht, um ein klares Bild von ihrem Verlauf zu geben. Sie seien daher im Folgenden nur kurz skizziert.

Montag, den 13. Juni, entspinnt sich zwischen den beiden Flotten ein laufendes Gefecht mit langsamer Annäherung. Das III. (schnelle) Geschwader der II. Flotte wird gegen die Queue der I. Flotte angesetzt, worauf ein Gegenmanöver des schnellen Geschwaders der I. Flotte und ein Einzelkampf der beiden schnellen Verbände

Digitized by Google

erfolgt, in dessen Verlauf der der II. Flotte von seinem Gros abgeschnitten wird. Im übrigen gewinnt aber Admiral Aubert durch ein geschicktes Scheinmanöver gegen die feindliche Spitze eine günstige Position gegenüber der I. Flotte.

Dienstag, den 14. Juni, spielt sich das Gefechtsbild ähnlich demjenigen am vorhergehenden Tage ab. Die Verhältnisse gestalten sich aber durch unsichtiges Wetter schwieriger, wodurch das Sichten später erfolgt und das Feuer erst auf 7000 m statt wie sonst auf über 10 000 m eröffnet wird. Bei einer dann folgenden Wiederholung des Gefechtsbildes hat das III. Geschwader der II. Flotte — das danach sehr weit von ihr abgekommen sein muß — den Anschluß an sein Gros noch nicht herstellen können, so daß einander nunmehr zwei sehr ungleiche Flotten gegenüberstehen.

Mittwoch, den 15. Juni, läuft die II. Flotte in Divisionskolonnen — die 6 Divisionen in einem ihrer Länge entsprechenden Abstand nebeneinander — an. Die I. Flotte hat nicht rechtzeitig die Gefechtsformation eingenommen; sie stellt das schnelle Geschwader (III.) zwischen I. und II. Es kommt nun zum Kreisgefecht (ähnlich wie bei San Pietro). Dabei wird eine Division in der Mitte der II. und die Spitzendivision der I. Flotte in der Geschwindigkeit herabgesetzt. Der Chef der I. Flotte gibt es infolgedessen auf, an die feindliche Queue heranzukommen und dreht von dieser ab, wodurch der Gegner seinerseits zum Angriff auf den Schluß der I. Flotte veranlaßt wird. Es kommt zu Teilgefechten zwischen dem schnellen Schlußgeschwader der II. und dem in der Geschwindigkeit herabgesetzten Spitzengeschwader der I. Flotte sowie zwischen den Hauptteilen der Flotten; hierbei ist die II. Flotte an Gefechtsstärke unterlegen, da ihre als havariert angenommene Zentrumsdivision nicht wirksam am Kampf teilnehmen kann.

Nachdem am 16. nur evolutioniert worden war, wonach auf der Reede der Salins d'Hyères geankert wurde, brachte der 17. Juni nochmals eine große Gefechtsübung, die wiederum bei weniger sichtigem Wetter stattfand. Auch an diesem Tage wird die I. Flotte während der Entwicklung zum Gefecht überrascht, als die Gegner einander auf etwa 7000 m sichten. Die I. Flotte hat wieder das schnelle (III.) Geschwader zwischen das I. und II. gestellt. In dem laufenden Gefecht mit leicht konvergierenden Kursen wendet sich Admiral Aubert mit zwei Geschwadern gegen die feindliche Queue, wobei er in eine sehr ungünstige artillerietaktische Lage gerät und umfaßt wird. Sein schnelles Geschwader zieht sich vor der feindlichen Spitze vorüber und vereinigt sich, nachdem es an der Feuerleeseite des Gegners entlang gelaufen ist, hinter diesem mit seinem Gros.

Am 18. Juni gegen 11^h V ging die gesamte Flotte in Toulon zu Anker; am 19. Juni 8^{30} V holte Vizeadmiral Caillard seine Flagge nieder. Da er am 12. Februar 1911 die Altersgrenze erreicht, so wird er im nächsten Jahr für die Stellung eines Leiters der Manöver nicht mehr in Betracht kommen.

Besprechung.

Im Anschluß an die Darstellung des Verlaufes der Manöver seien kurz die Erfahrungen und Lehren besprochen, die die französische Fachpresse aus ihnen ziehen zu sollen glaubt. Dabei wird — nachdem nunmehr vollständigeres Material vor-

Digitized by Google

liegt — auch auf einzelne Punkte zurückzukommen sein, die bereits bei der Wiedergabe der strategischen Manöver gestreift worden sind. — Vorausgeschickt sei, daß die Berichte, auf die sich die Schilderung besonders der taktischen Manöver stützt, nicht immer ganz einwandfrei sein mögen, insofern als sie zum Teil unwillkürlich zugunsten der Partei, der der einzelne Berichterstatter angehörte, gefärbt sind. Aus diesem Grunde werden hier nur einige Hauptpunkte von allgemeinerer Bedeutung herausgegriffen.

Es ist schon im vorigen Heft darauf hingewiesen, wie der Mangel an kleinen geschützten Kreuzern die französischen Admirale zwang, für deren Aufgaben teils die wenig zahlreichen Panzerkreuzer einzusetzen, teils die für die Zwecke der Aufklärung unzureichenden Torpedojäger und Torpedoboote zu verwenden. In der Beurteilung dieses Mangels stimmen fast alle Berichterstatter überein. Es werden daher auch Zweifel laut, ob die im Flottengesetz vorgesehenen 2 Aufklärungsschiffe pro Geschwader der Zahl nach genügen werden.

Wenn es irgend möglich war, behielten die Führer die Panzerkreuzer bei den Linienschiffsgeschwadern, da sie deren Kampfkraft für die Entscheidungsschlacht nicht entbehren wollten. In der Regel standen die Panzerkreuzer in der Schlacht hinter den Linienschiffen, deren Linie sie verlängerten; von dieser Stelle aus wurden sie wiederholt, besonders von Admiral Aubert, zu Angriffen auf die feindliche Queue angesetzt. Das im allgemeinen vorherrschende Bestreben, die Panzerkreuzer in engem Zusammenhange mit der Linie zu halten, wird in der Presse durch die geringe Zahl der französischen Linienschiffe begründet. Bekanntlich hat, wie in dem Aufsatz über das Flottengesetz*) erwähnt ist, der Marineminister in diesem Gesetz den Bau von Panzerkreuzern für die heimische Schlachtflotte überhaupt nicht vorgesehen, allerdings mehr aus finanziellen Gründen — um für eine gegebene Summe eine möglichst große Zahl von Linienschiffen, d. h. ein möglichst großes Maß an reiner Kampfkraft, bereitzustellen — als aus typen-technischen und taktischen Gesichtspunkten. In dieser Tatsache liegt wohl mit eine Erklärung für die Art der Verwendung der Kreuzer bei den taktischen Übungen des Manövers.

Die Rolle der Torpedojäger und Torpedoboote ist bereits im vorigen Heft**) erörtert worden. Die Torpedojäger griffen bei Tage wiederholt — nach dem Urteil der Fachpresse zwecklos — an, während die Flotten sich noch im Kampfe auf große Entfernungen befanden. Es kam dann zu Artilleriegefechten der beiderseitigen Torpedostreitkräfte zwischen den Linien, wobei diese infolge der Rauchentwicklung zeitweise erheblich in ihrem Feuer behindert wurden.

Über zu starke Rauchentwicklung auch der großen Schiffe wird mehrfach von den Berichterstattern Klage geführt.

Für die Torpedobootsabwehr während der Tagschlacht wurde vom II. Geschwader wiederholt die Mittelartillerie mit verwendet.

Während, wie im Juliheft***) festgestellt wurde, die drei Unterseeboote an der ersten strategischen Übung regen und erfolgreichen Anteil nahmen, traten sie bei den

*) Maiheft, S. 570.
**) S. 879.
***) S. 880.

Digitized by Google

weiteren Manövern in den Hintergrund, da infolge des „Pluviôse"-Unfalles Befehl erteilt war, es sollten nur Boote mit Hebeschäkeln in Aktion treten; es kam daher nur Tauchboot „Papin" in Frage, das auch an der Blockadeübung vor Toulon teilnahm und einmal zum Angriff gelangte.

Besonderes Interesse erregte in französischen Marinekreisen die Tätigkeit der Minenleger während der Blockadeübung vor Toulon. Es war eine Minenlegerabteilung gebildet, bestehend aus dem „Foudre" (6000 Tonnen, 20 kn), der 300 Minen an Bord nehmen kann, und den Torpedojägern „Baliste", „Flamberge" (300 Tonnen), „Hache", „Massue", „Fanfare" (340 Tonnen). Von diesen sind „Baliste" und „Flamberge" völlig als Minenleger eingerichtet, ihre Torpedoarmierung ist entfernt, nur die Artillerie ist an Bord belassen; die drei letztgenannten Boote dagegen können nach Abgabe ihres Torpedoheckrohrs 10 Minen an Bord nehmen, die achtern an einer Schiene aufgehängt werden. Während der Blockadeübung wurde von „Foudre" und den Torpedojägern gemeinsam die Einfahrt zur Toulon-Bucht, Linie Kap Sépet—Carqueyranne, gesperrt. Dabei warf „Foudre" den mittleren Teil der Linie, die Torpedojäger die Flügel. Die Torpedojäger allein sperrten die Einfahrt zur Reede der Salins d'Hyères (Petite Passe). Das Werfen der Minen wurde jedoch meist nur markiert. In der Praxis hat „Foudre" bei Versuchen mit 12, 15 und 17 kn Fahrt Minen geworfen und diese mit eigenen Mitteln auch gelichtet. Nach dem Urteil der Fachpresse ist dieses Schiff, das nebenbei eine vollständige Einrichtung als Werkstattschiff an Bord hat und als solches während der Manöver wiederholt in Wirksamkeit trat, für die Zwecke des Minenlegens zu groß — zu weit sichtbar und ein zu gutes Ziel —, auch dreht es zu schlecht. Die Torpedojäger werden dagegen für zu klein gehalten; werden sie ganz als Minenleger umgebaut, wie die erwähnten 2 Boote, so genügen sie den Anforderungen einigermaßen. 1911 werden jeder Torpedojägerflottille 2 solcher Boote zugeteilt. Eine ganz befriedigende Lösung der Frage erwartet indessen man erst von Spezialschiffen, von denen im Flottengesetz 2 vorgesehen sind.

Das Minensuchen wurde von Torpedofahrzeugen ausgeführt; auf welche Weise, ist nicht angegeben. In letzter Zeit werden auch in der französischen Marine Fischereidampfer für diesen Zweck angekauft.

Zu dem über das Arbeiten der Funkentelegraphie im Juliheft Gesagten ist hinzuzufügen, daß in der Tat das II. Geschwader ältere Apparate an Bord hatte und daß der „Amiral Tréhouart" (Rot B in der 1. strategischen Übung) nur mit einem Torpedobootsapparat ausgerüstet war, wodurch das Mißlingen der Verständigung zwischen Rot A und Rot B hinreichend erklärt wäre. Im allgemeinen spricht sich die Fachpresse sehr lobend über das Arbeiten der Funkentelegraphie aus. — Nach einer Nachricht (in „Vie maritime") soll allerdings während des ganzen Manövers vom Gegner der F. T.-Verkehr nie gestört worden sein, was das gute Funktionieren in einem andern Lichte erscheinen lassen würde. Indessen widerspricht diese Nachricht allen anderen Mitteilungen und scheint daher wenig glaubhaft.

Die Hauptlehre, die bezüglich der Ausbildung der Flotte aus den Manövern gezogen wird, ist die, daß das Oberkommando der Flotte ständig mit vollzähligem Stabe aktiv sein und daß der Flottenverband dauernde Einrichtung werden

Digitized by Google

müsse. Nur so sei eine hinreichende Schulung der ganzen Flotte für den Krieg zu erzielen.

Wie schon weiter oben angedeutet, wurde für die Organisation des Flottenverbandes und ihre Verwendung im Gefecht die Stärke zugrunde gelegt, die sie im Jahre 1911 erreicht — 3 Geschwader zu je 6 Linienschiffen. Den taktischen Grundverband für die Führung im Gefecht bildete anscheinend die Division, deren Chef eine große Selbständigkeit eingeräumt war. Eine Fachzeitschrift erklärt, daß die Manöver der Erprobung der taktischen Verwendung der Divisionen in einfacher Linie gegolten hätten; die Übungen hätten ergeben, daß die Taktik der aus Divisionen zusammengesetzten einfachen Linien (des lignes conjuguées) derjenigen der massiven (Fournier-) Formationen bezüglich der Feuerwirkung wie auch der Einfachheit der Führung weit überlegen sei; die letzteren seien daher auch als endgültig abgeschafft zu betrachten. Genaue Kenntnis der Absichten des Flottenchefs auf seiten der Divisionschefs sei jedoch Vorbedingung für den Erfolg der neuen Methode. Die Flottenlinie wurde nicht dauernd zusammengehalten, vielmehr wurden die schnellen Linienschiffs-Verbände nicht selten zu Angriffen auf die feindliche Queue detachiert, wodurch sich Einzelkämpfe der Geschwader entspannen. Bei den Flottengefechtsbildern waren die Panzerkreuzer, deren Tätigkeit bei den Geschwaderkämpfen schon besprochen ist, stets als Linienschiffe eingestellt; über ihre Verwendung im Flottenkampfe ist daher nichts zu berichten.

Aus der Nachricht, daß der Flottenchef sich auf einem Panzerkreuzer — „Victor Hugo" — einschiffen werde, glaubten einzelne Fachzeitschriften entnehmen zu sollen, daß Vizeadmiral Caillard die Flotte von einem außerhalb der Linie stehenden, an einen festen Platz nicht gebundenen Schiffe zu leiten beabsichtigte. Dabei wurde darauf hingewiesen, daß eine derartige Postierung des Flottenflaggschiffes, die in der französischen Marine schon früher, gegen Ende des 18. Jahrhunderts, in Gebrauch war, dieser stets zum Nachteil gereicht habe. „Une ligne doit être conduite par celui qui inspire capitaines et marins." Die Annahme, daß der Flottenchef auch dann, wenn er die Flotte persönlich führte, auf dem Kreuzer verbleiben wolle, erwies sich jedoch als irrtümlich. Beim Flottenevolutionieren führte Admiral Caillard vom Linienschiff „Vérité", das dann an der Spitze des I. Geschwaders stand. Eine einheitliche Regelung der Aufstellung des Flottenflaggschiffs ist bisher nicht erfolgt; vielmehr führte bei den Flottengefechtsbildern Vizeadmiral de Jonquières von der Spitze des in der Mitte stehenden Geschwaders, während Vizeadmiral Aubert sein Flaggschiff an die Spitze des rechten Flügelgeschwaders stellte.

Für die Geschwader scheint die Zusammensetzung aus 2 Divisionen zu je 3 Schiffen — insgesamt also aus 6 Einheiten — nunmehr endgültig zu sein. Sie ist dem Flottengesetz zugrunde gelegt, und in den Manöverberichten sind die Stimmen derer nicht wieder laut geworden, die vor nicht langer Zeit für die Erhöhung der Zahl der Einheiten des Geschwaders auf 8 unter Hinweis auf die deutschen und englischen Verbände eintraten. Als besonders bemerkenswert wird in den Manöverberichten erwähnt, daß Admiral Aubert seine 2. Division stets links rangiert aufstellte, so daß an der Queue der 2. Admiral stand, die Linie also auch im Kehrt von einem Admiral geführt wurde. Auch die 2. Panzerkreuzer-Division wurde,

Digitized by Google

wenn sie hinter den Linienschiffen stand, links rangiert. Die Wiederholer standen etwa 1000 m querab von der Mitte ihres Geschwaders; es wird mehrfach betont, daß sie sehr gute Dienste für die Führung der Flottenlinie geleistet haben.

Das II. Geschwader, das vor Beginn der Manöver auf der Fahrt von Brest nach Oran noch evolutionieren konnte und auch vorher auf der Fahrt vom Mittelmeer nach Quibéron ausgiebige Gelegenheit zu Übungen gehabt hatte, soll formaltaktisch erheblich besser ausgebildet gewesen sein als das I. Geschwader, das aus Kohlenersparnisrücksichten längere Zeit vor den Manövern mit Ausnahme von 1 bis 2 Tagen bewegungslos im Hafen von Toulon gelegen hatte. Beide Geschwaderchefs werden in der Fachpresse als geschickte Taktiker gerühmt; Vizeadmiral Aubert habe jedoch meist die Initiative zur Offensive ergriffen (indem er wiederholt den Angriff gegen die feindliche Queue ansetzte). Allerdings würden im Ernstfalle derartige „offensive Bewegungen" kaum in der Weise möglich sein, wie sie während der Manöver ausgeführt wurden, da ein ruhiges Artilleriefeuer dadurch verhindert werde.

Bei den Gefechtsbildern wurden die Anfangsstellungen meist 20 sm voneinander entfernt gewählt, um die taktische Aufklärung und den Kreuzerkampf dabei zur Darstellung zu bringen. Die Annäherung erfolgte in Geschwader- oder Divisionskolonnen, die betreffenden Verbände in einem ihrer Länge entsprechenden Abstand in Kiellinie nebeneinander stehend. Der Hauptwert wurde anscheinend auf den Kampf um die Anfangsstellung sowie auf die Entwicklung zum Gefecht gelegt, da der Kampf nicht selten bereits auf große Entfernungen abgebrochen wurde. Das Feuer wurde in der Regel auf über 10 000 m — bis zu 12 000 m — eröffnet. Bei mehreren Gefechtsbildern erfolgte das Sichten infolge dicken Wetters überraschend, auf etwa 7000 m, wobei die I. Flotte sich zweimal noch nicht völlig zur Gefechtsformation entwickelt hatte und dadurch in eine taktisch ungünstige Lage geriet. Der Chef der II. Flotte scheint seinen Verband danach grundsätzlich früher zum Gefecht entwickelt zu haben.

Bezüglich der Zielbestimmung und des Zielwechsels bei der Feuerkonzentration soll noch nicht völlige Klarheit geherrscht haben; es hat sich dabei häufig noch Unsicherheit und Langsamkeit gezeigt; die Schuld daran liegt zum Teil in der noch nicht genügend exakten und kurzen Befehlserteilung.*) Über die Zielbestimmung in der Schlacht vor Toulon am 4. Juni (vgl. Juliheft, S. 886) wird berichtet, daß die Linienschiffe des I. Geschwaders die Schiffe der feindlichen Linie mit der entsprechenden Nummer als Ziel wählten, während die Kreuzer ihr Feuer auf die Spitze und Queue konzentrierten. Im II. Geschwader beschossen die Schiffe zum Teil ihre Gegenüber, zum Teil vereinigten sie das Feuer auf Spitze und Schluß der feindlichen Linie. Auf die Möglichkeit der Durchführung eines ungestörten Artilleriefeuers wurde von der Verbands- und Schiffsführung oft noch nicht genügend Rücksicht genommen. — Nach einem Bericht haben auch die Vibrationen des Schiffskörpers bei gewissen Geschwindigkeiten das Schießen störend beeinflußt; so beeinträchtigten sie z. B. bei 17 kn Fahrt auf „Gloire" und bei 11 kn Fahrt auf „Jules Michelet" die Entfernungsmessung. — Von der Feuerleitung wurde die während der Tagschlacht gleichzeitig mit

*) Es handelt sich hier um das Verfahren der »buts secondaires« zur Herstellung der Feuervereinigung einer Division gegen ein Ziel. (Oktoberheft 1909, Seite 1139).

Digitized by Google

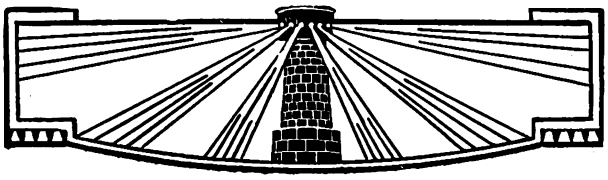
dem Schießen der Hauptarmierung stattfindende Torpedobootsabwehr als Belästigung empfunden. Schwierigkeiten für die Feuerleitung ergaben sich ferner auf einzelnen Schiffen aus dem mangelhaften Überblick, den der Kommandoturm nach achtern gestattet, für den Fall, daß der Gegner achteraus peilte.

Die Geschwindigkeitsdifferenz der Verbände war nach „Moniteur de la Flotte“ im allgemeinen nicht groß genug, um von entscheidendem Einfluß auf den Ausgang der Schlacht zu sein. Einen ausschlaggebenden Erfolg können nach C. Pierreval nur offensive Bewegungen und die Ausnutzung der durch Havarien oder durch taktische Fehler des Gegners entstandenen taktischen Lage herbeiführen. Die Einlegung von Gefechtsstörungen bei den Gefechtsbildern, durch die die Parteiführer genötigt wurden, zur Deckung oder zur weiteren Ausnutzung ihrer havarierten Schiffe zu manövrieren, wird in der Fachpresse allgemein als sehr zweckmäßig hervorgehoben; in der Tat wurden die taktischen Bilder dadurch wiederholt recht interessant gestaltet.

Das Urteil der fachmännischen Berichterstatter über die französischen Flottenmanöver lautet im allgemeinen recht günstig. Die geschickte Leitung und Durchführung der Übungen, vor allem auch das gute Verhalten des Materials — außer den im vorigen Heft berichteten kleineren Störungen sind keine Havarien vorgekommen — werden fast allgemein lobend anerkannt. Nur in der „Vie Maritime“ wird eine recht scharfe Kritik gefällt: Die Übungen seien unkriegsmäßig gewesen, sie hätten keinerlei Lehren ergeben — ein Urteil, das nach den Mitteilungen der einzelnen Berichterstatter jedoch nicht als zutreffend angesehen werden kann. — Eine bittere Lehre zieht C. Pierreval im „Moniteur de la Flotte“ aus den Manövern: Die Flotte habe zum ersten Male Übungen veranstaltet, die ihrem Charakter als einer auf die Defensive beschränkten Flotte zweiten Ranges angepaßt seien.

Wie dem auch sein mag und welchen unmittelbaren Nutzen die Manöver für die Ausbildung der französischen Flotte gehabt haben mögen, die durch keine Zwischenfälle gestörte Durchführung der Flottenübungen hat ohne Zweifel dazu beigetragen, dem Personal der Flotte wieder Vertrauen zu seiner Waffe einzuflößen und seine Zuversicht, daß für die französische Marine unter der Leitung des Admirals de Lapeyrère eine Zeit des Aufschwunges angebrochen ist, von neuem zu stärken.

Rdr.



Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Artikel: „Verbandsgeschwindigkeit und Flottenkampf".

In dem Artikel im Juliheft trennt . . . i . . Offensivkraft, Defensivkraft und Geschwindigkeit. Er sagt, daß die Geschwindigkeit des Linienschiffes eisern in ihrer untergeordneten Stellung gehalten werden muß. . . . i . .'s Ideal müßten danach Gebilde ähnlich den Popowken sein, Dingern mit dicksten Panzerwänden und Panzerdecken und schwersten Kanonen. Dagegen würden die feindlichen Geschosse unwirksam sein, und die schwersten Kanonen könnten am besten das Kriegsmaterial des Feindes zerstören und seine Menschen töten — wenn der Feind einmal Lust hat, mit seinen Kriegschiffen zum Kampfe zu kommen. Diese Fahrzeuge hätten alles, was . . . i . . unter Offensivkraft und Defensivkraft versteht.

In Wirklichkeit mangelte ihnen jede Offensivkraft, denn sie könnten niemals dem Gegner ihren Willen aufzwingen, sie könnten niemals Angreifer sein zu einer Zeit, die sie selbst wählten. Und in der Unabhängigkeit der Wahl dieses Zeitpunktes des Angriffes vom Gegner liegt das Wesen der Offensive.

Die Eigenschaft des Kriegschiffes — die eigene Bewegungsfähigkeit oder Geschwindigkeit —, durch die im Anfang allein die Ausführung des Angriffsgedankens ermöglicht wird, rechnet . . . i . . nicht zur Offensivkraft.

Die Geschwindigkeit ist aber Offensivkraft, wie oben kurz gezeigt ist.

Die Geschwindigkeit entsteht durch die Maschinenkraft. Die Maschinenkraft wird erzeugt durch die Maschine. Ohne Maschine kann das Kriegschiff dem Gegner den eigenen Willen ebensowenig aufzwingen wie ohne Geschütz. Die Maschine ist deshalb Waffe, wie das Geschütz eine Waffe ist, in der die Feuerkraft (Granate oder Torpedo) erzeugt wird.

Beide — Geschütz und Maschine oder Feuerkraft und Maschinenkraft — sind notwendig, sie sind Schwesterwaffen. Das gilt für den Kampf Schiff gegen Schiff, Geschwader gegen Geschwader, Flotte gegen Flotte. Mit zunehmender Schiffszahl unter einem Führer steigt der Wert der Maschinenkraft fast mehr als der Wert der Geschützkraft, denn die Maschinenkraft ist die Kraft der Waffe, die der jedesmalige höchste Führer — Kommandant, Geschwaderchef, Flottenchef — gewissermaßen persönlich handhabt.

Der Höchstkommandierende, der diese seine ureigenste Waffe „eisern in untergeordneter Stellung" halten würde, wie . . . i . . es will, dürfte kaum Aussicht auf Erfolg haben.

Ha.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser schiffte sich am 22. Juni in Hamburg auf der „Hohenzollern" ein, mit der er am 23. Juni zur Kieler Woche in Kiel eintraf. Am 1. Juli nahm Seine Majestät auf Seiner Yacht „Meteor" an der Regatta Kiel—Travemünde teil, besichtigte am 2. Juli vor Travemünde das neue Schulschiff des Deutschen Schulschiffsvereins „Prinzeß Eitel-Friedrich" und kehrte am 3. Juli mit der „Hohenzollern" nach Kiel zurück. Am 4. Juli wurde die Nordlandsreise angetreten, in deren Verlauf die norwegischen Häfen Lervig, Odde, Bergen, Balholmen, Trondhjem und Molde angelaufen wurden. Als Begleitschiffe dienen „Stettin" und „Sleipner", als Depeschenboote „S 75", „S 76" und „S 79". In Bergen besuchte der Kaiser den französischen Kreuzer „Lavoisier".

Aus Anlaß des Stapellaufs des Linienschiffes „Oldenburg" hat der Kaiser am 2. Juli an den Großherzog von Oldenburg folgendes Telegramm gerichtet:

„Herzlichen Dank für die Meldung über den glücklichen Stapellauf Meines neuesten Linienschiffes, dessen Namen an die nahen Beziehungen der Marine zu dem Großherzogtum Oldenburg erinnern soll. Mit besonderer Genugtuung erfüllt es Mich, daß eine die See von Kindheit an liebende deutsche Fürstentochter die Taufe vollzogen und ein deutscher Fürst, der als Seemann sein Schiff persönlich zu führen versteht, die Geleitworte dazu gesprochen hat. Es gibt Mir dies willkommenen Anlaß, in dankbarer Würdigung der großen Verdienste Eurer Königlichen Hoheit um Meine Marine, im besonderen um die Entwicklung der Schiffsbautechnik und die Heranbildung des Seemannsnachwuchses, Eure Königliche Hoheit zu bitten, die Stellung à la suite Meiner Marine anzunehmen und damit die Seeoffiziersuniform anzulegen. gez. Wilhelm I. R."

— Hochseeflotte. Die Hochseeflotte ist am 12. Juli zum Antritt der Sommer-Übungsreise von Kiel in See gegangen. Von den einzelnen Schiffen wurden die norwegischen Häfen Molde, Trondhjem, Mundal, Frethjem, Ese Fjiord, Aalesund, Kristiansund, Bergen, Odde, Ulvik angelaufen.

Zur Teilnahme an den Herbstmanövern tritt am 2. August das III. Geschwader, bestehend aus den Linienschiffen „Kurfürst Friedrich Wilhelm", „Brandenburg", „Weißenburg", „Wörth", „Kaiser Barbarossa" und „Kaiser Friedrich III.", unter dem Befehl des Vizeadmirals Rollmann zusammen; II. Admiral: Kontreadmiral Koch.

— Sonstige Schiffe in der Heimat. Kleiner Kreuzer „Kolberg" wurde am 21. Juni in Danzig zu Probefahrten in Dienst gestellt. Zwischen dem Schiff und seiner Patenstadt fand aus diesem Anlaß ein Austausch von Telegrammen statt.

„Delphin" schleppte am 28. Juni den Segler „Carolina", der mit gebrochenem Vormast im Aarö-Sund lag, nach Sonderburg.

— Stapellauf. Am 30. Juni lief auf der Schichau-Werft in Danzig das Linienschiff „Ersatz Frithjof" vom Stapel und erhielt in der Taufe den Namen „Oldenburg"; die Taufrede hielt der Großherzog von Oldenburg, die Taufe vollzog die Prinzessin Eitel-Friedrich. Das Schiff ist der Nordseestation zugeteilt worden.

— Probefahrten. Linienschiff „Posen" erzielte bei den Meilenfahrten am 11. Juli eine größte Geschwindigkeit im Mittel von 20,064 kn bei 28 117 iPS.

Kleiner Kreuzer „Kolberg" erreichte am 18. Juli bei den Meilenfahrten an der Neukruger Meile mit 27 442 ePS eine Höchstgeschwindigkeit von im Mittel

Digitized by Google

26,17 kn. Die kontraktlichen Bedingungen sind erfüllt. Turbinen und Kessel arbeiteten ohne Störung. Der Dampf ließ sich leicht halten.

— Ausrangierung. Durch Allerhöchste Kabinetts-Order vom 14. Mai ist der Kleine Kreuzer „Jagd" (1250 Tonnen, 1888 auf der Weserwerft vom Stapel gelaufen) aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst" mit dem Geschwaderchef, Kontreadmiral Gühler, an Bord und „Nürnberg" sind am 20. Juni von Tsingtau über Saipan und Ponape (Ost-Karolinen) nach Samoa gegangen und am 16. Juli vor Apia angekommen. „Emden" hat die Ausreise über Valparaiso fortgesetzt und ist am 24. Juni von Talcahuano nach Tahiti (Gesellschafts-Inseln) in See gegangen. „Leipzig" ging nach erfolgtem Besatzungswechsel den Yangtse aufwärts bis Hankau und löste dort „Tiger" ab, der nach Schanghai ging. „Luchs" blieb Stationär vor Schanghai. „Iltis" und „Jaguar" besuchten japanische Häfen. „Otter" ist im oberen Yangtse bis Tschangscha vorgedrungen, auch „Vaterland" ist nach beendeter Überholung wieder den Yangtse aufwärts gegangen. Die Torpedoboote „S 90" und „Taku" blieben in Tsingtau.

Australische Station. „Condor" und „Cormoran" haben sich vor Apia mit den Schiffen des Kreuzergeschwaders vereinigt, um in Samoa, wo die Ruhe seit dem letzten Jahre übrigens nicht gestört worden ist, wieder einmal eine stärkere Streitmacht zu zeigen. „Planet" ist über Noumea und Port Vila (Neu-Hebriden) am 9. Juli wieder im Vermessungsgebiet (Matupi) angekommen.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" besuchte Mitte Juli Nossi Bé (Madagaskar) und ging dann nach Lourenço Marquez (Delagoa-Bai). „Sperber" blieb in Daressalam.

Westafrikanische Station. „Eber" besuchte im weiteren Verlauf der Rundreise Lome, Forcados und Warri (Süd-Nigeria) und kam am 14. Juli in Duala an. „Panther" ging von Kapstadt über Lüderitzbucht, Swakopmund und Espiéglebay (Benguela) nordwärts.

Amerikanische Station. „Bremen" ist von Punta Arenas nach der Westküste gegangen und am 8. Juli in Callao angekommen. Wie nachträglich bekannt wird, errangen die deutschen Mannschaften bei den internationalen Wettspielen auf der Zentenarfeier in Buenos Aires im Tauziehen den 1., im Springen den 2., im Wettrudern den 3. und in Gewehrschießen den 6. Preis.

— Werftverwaltung. Nachdem die Vorarbeiten zur Einrichtung der doppelten Buchführung auf der Kaiserlichen Werft Wilhelmshaven beendigt sind, ist diese vom 3. Juli ab endgültig eingeführt.

— Schiffbau. In Rostock lief am 14. Juli auf der Neptun-Werft in Gegenwart des Großherzogs Friedrich Franz IV. von Mecklenburg das größte bisher dort erbaute Schiff, der Dampfer „Wismar" von 8000 Tonnen Tragfähigkeit, vom Stapel.

Die Hamburg-Amerika Linie hat beim Stettiner Vulcan einen Dampfer in Bestellung gegeben, der alle bisher vorhandenen an Größe übertreffen wird. Seine Abmessungen sind: Länge 268 m, Breite 29,25 m, Tiefe bis zum Oberdeck 19,5 m, 45 000 Brutto-Registertonnen. Das Schiff erhält Turbinenantrieb und soll 22 kn laufen.

Das auf der Werft der Flensburger Schiffsbau-Gesellschaft fertiggestellte neue Feuerschiff „Kalkgrund" wurde am 2. Juli nach befriedigender Erprobung abgenommen. Das 30 m lange und 6,5 m breite Schiff hat drei Masten und eine Motorenanlage für Nebelsignale; es sind Vorkehrungen getroffen, um später Unterwasser-Signal-

Digitized by Google

apparate einbauen zu können. Für die Befestigung der schweren Ankerketten sind besondere Federvorrichtungen angebracht, um heftige Beanspruchungen des Schiffskörpers nach Möglichkeit herabzumindern.

— Seemannshäuser. Der in der Generalversammlung vorgelegte Jahresabschluß der Gesellschaft „Seemannshaus für Unteroffiziere und Mannschaften der Kaiserlichen Marine" stellte wiederum eine gedeihliche Weiterentwicklung fest. Das Vermögen der Gesellschaft hat abermals einen Zuwachs erfahren, so daß an eine weitere Ausdehnung ihrer segensreichen Einrichtungen gedacht werden kann.

— Deutscher Schulschiffsverein. Der Deutsche Schulschiffsverein, der im abgelaufenen Jahre die Feier seines zehnjährigen Bestehens begehen konnte, hielt am 4. Juli in Travemünde unter dem Vorsitze des Großherzogs von Oldenburg seine außerordentliche Mitgliederversammlung ab. Der Verein, der in diesem Jahre zum ersten Male zwei Schulschiffe in Dienst hält, zählt 722 Mitglieder (gegen 573 im Vorjahre). Die Zahl der ausgebildeten Zöglinge hat mit dem vergangenen Jahre Tausend überstiegen.

⚜

England. Wie zu erwarten war, hat die für Mitte Juli angesetzte Verhandlung über Kapitel 8 des Marineetats (Schiffsbauten) in den letzten Monaten wieder in der englischen Presse eine lebhaftere Besprechung des Stärkeverhältnisses zu Deutschland angeregt. Neue Argumente werden dabei kaum vorgebracht, doch sind die Besprechungen durchweg objektiver gehalten, ohne sich jedoch immer an die wirklichen Zahlen zu halten. Wie der Premierminister und der Erste Lord der Admiralität bei den Verhandlungen selbst immer noch mit der Möglichkeit einer deutschen Baubeschleunigung operieren, um die Forderungen des diesjährigen Bauprogramms dem linken Flügel der Partei annehmbar zu machen und ihre Panik erregenden Darstellungen der Lage im März vorigen Jahres nicht völlig widerrufen zu müssen, so gehen auch die Verfasser vieler Artikel in der Presse von unrichtigen Voraussetzungen aus, trotz der wiederholt von deutscher Seite sowohl im Reichstage wie auf diplomatischem Wege und durch die Presse gemachten amtlichen Angaben.

Die Verhandlungen über Kapitel 8 des Etats am 14. Juli wurden von dem Iren Mr. Dillon mit dem Antrag um Absetzung von 2 Mill. £ eingeleitet, da, ohne die Sicherheit des Reiches zu gefährden, die Schiffe langsamer gebaut werden könnten. In seiner Begründung tadelte Mr. Dillon die Regierung heftig wegen der Äußerungen bei den Verhandlungen im März vorigen Jahres und sagte, daß nach den von Deutschland gegebenen Versicherungen, daß eine Baubeschleunigung nicht stattfinden werde, der Bau der vier Eventualschiffe was absolutely unjustified and an act of insult to Germany. Auch Vertreter des linken Flügels der Liberalen und der Arbeiterpartei sprachen sich gegen die Höhe der diesjährigen Forderungen als unnötig aus, doch stimmten sie nicht für den Antrag Dillon, um der Regierung in der jetzigen kritischen Periode keine neuen Schwierigkeiten zu machen. Die Opposition sandte als Hauptsprecher ihren Führer Mr. Balfour und Lord Beresford vor. Ersterer suchte vorwiegend, ebenso wie der Premierminister, die Ausführungen im März vorigen Jahres zu verteidigen und war sehr zufrieden mit dem Erfolg, daß die Regierung der Opposition nachgegeben und die vier Eventualschiffe zu bauen sich entschlossen habe; er vermißte in den jetzigen Darlegungen der Regierungsvertreter eine Stellungnahme zum two-Power standard. Lord Beresford warf der Regierung Hin- und Herschwanken in der Schiffbaupolitik vor, forderte eine neue Naval Defence Bill und vor allem einen Admiralstab. Der Premierminister, der dieses Mal die Verteidigung

Digitized by Google

der Forderungen selbst übernommen hatte, suchte zunächst die Angriffe gegen die Darstellung der Lage vom März vorigen Jahres zu widerlegen und gab dann einen Überblick, wie nach den jetzt vorliegenden Nachrichten das Stärkeverhältnis zu Deutschland in den nächsten Jahren sein werde. Er leitete diese Ausführungen ein mit allgemein freundschaftlichen Bemerkungen über die Berechtigung von Deutschlands Vorgehen und mit dem Bedauern, daß ein Abkommen über Rüstungsbeschränkungen wegen des Vorhandenseins eines Flottengesetzes in Deutschland nicht zustande gekommen sei. Die letzten Bauzeiten deutscher „Dreadnoughts" seien 2 Jahre 2 Monate und 2 Jahre 9 Monate gewesen, während die Admiralität im Durchschnitt bisher für Deutschland mit 36 bis 40 Monaten gerechnet habe. Die offiziellen deutschen Angaben der Fertigstellung bezögen sich auf den Zeitpunkt des Eintritts der Schiffe in die Hochseeflotte; sie seien aber bereits mehrere Monate vorher kriegsbereit. Über das Stärkeverhältnis an „Dreadnoughts" macht er folgende Angaben:

	England:	Deutschland:
Kriegsbereit	10	5
Vom Stapel	6	5
Auf Stapel	3	3 + 4

(Hierbei sind „Orion" und „Lion", obgleich sie erst im August ablaufen, vom Stapel gerechnet, die vier deutschen Schiffe des Programms 1910 bereits auf Stapel.)

Indienststellungsbereit werden haben:

	England:	Deutschland:
Ende 1911	16	11
April 1912	20	13
Frühjahr 1913	25	17

Abgesehen davon, daß Mr. Asquith die Fertigstellungstermine der deutschen Schiffe wieder früher angibt, als sie tatsächlich sein werden, zieht er zum Vergleich auch schon die vier Schiffe des Jahresprogramms 1911/12 heran, läßt aber das voraussichtliche englische Programm aus. Die Fertigstellungstermine der deutschen Schiffe nach dem Flottengesetze sind am Schluß der Besprechung der Etatsverhandlungen im Maiheft der „Marine-Rundschau" gegeben. Mr. McKenna verteidigte die Schiffbaupolitik der Regierung, die die Schiffe zu dem Zeitpunkt fertigstelle, wo sie gebraucht würden, nicht schematisch nach einem Plan, und beruhigt dann einige ängstliche Gemüter, daß unmöglich die deutschen großen Handelsdampfer Armierung und Munition im Frieden stets mit sich führen und jederzeit überall sofort in Hilfskreuzer umgewandelt werden könnten.

Die bei diesen Verhandlungen angeschnittene Frage des Seebeuterechts wird bei der Beratung der von der Regierung eingebrachten Naval Prize Bill, die die englischen Bestimmungen mit den Abmachungen der II. Haager Friedenskonferenz und der Londoner Konferenz in Einklang bringen soll, des weiteren erörtert werden. Diese Bill setzt fest, welche Prisengerichte eingesetzt werden sollen und wie das Verfahren sein soll, und ändert hierin die jetzt gültige Naval Prize Act von 1864 ab. Diese sah bei der Untersuchung eine Beantwortung schriftlich gestellter Fragen durch die Zeugen vor — standing interrogatories —, während jetzt die Art der Beweisführung dem Gerichte überlassen ist. Die letzte Prisengerichtsinstanz bildete bisher ein Judicial Commitee of the Privy Council, also der König in Council. Sie ist nach Errichtung des internationalen Prisengerichtshofs nicht mehr möglich und soll durch ein Supreme Prize Court ersetzt werden, dessen Mitglieder dem Judicial Committee of the Privy Council angehören.

Die „Balmoral Castle", die den Herzog und die Herzogin von Connaught zur Feier der ersten Parlamentseröffnung der Südafrikanischen Union am 4. November nach Kapstadt bringen wird, soll von zwei modernen Panzerkreuzern begleitet werden. Die Mitgabe eines größeren, aus Kreuzern der „Invincible"-Klasse bestehenden

Digitized by Google

Geschwaders, das dann später nach Australien geht, wird vielfach im Interesse des englischen Ansehens gefordert.

Die vom Commonwealth und von New-Zealand zu bauenden beiden großen Panzerkreuzer wurden im letzten Monat bei Brown & Co. und Fairfield & Co. auf Stapel gelegt.

Die Schiffe der neuen kanadischen Marine sollen endgültig in Kanada gebaut werden; nur englische und kanadische Firmen werden zugelassen. Vickers & Co. beabsichtigen die Errichtung einer großen Werft nebst Stahlwerken in Montreal.

Für den von England gekauften großen geschützten Kreuzer „Niobe" bezahlt die kanadische Regierung £ 215 000. Der Kreuzer wird ebenso wie die „Rainbow" zunächst von ausgedientem englischem Personal besetzt.

Das neue Naval College in Halifax wird im Oktober eröffnet werden.

An Stelle Lord Kitcheners wurde General Hamilton zum Commander in chief in the Mediterrean and Inspector General of the Oversea Forces ernannt und seine Wirkungsbefugnis durch ein Memorandum des Kriegsministers dahin festgelegt, daß er mit der lokalen Verteidigung und der Administration der einzelnen Truppenkörper und Festungen nichts zu tun hat, daß aber allgemeine Verteidigungsangelegenheiten, die strategische und taktische Verwendung und die Ausbildung der Truppen ihm unterstehen; über die Leistungsfähigkeit der englischen Truppen hat er sich durch Inspektionsreisen zu informieren und jährlich Bericht zu erstatten; die Truppen der Kolonien mit Selbstregierung wird er auf Ansuchen der Regierung dieser Kolonien an die heimische Regierung besichtigen. Sein Standquartier bleibt Malta.

— Personal. Vizeadmiral Sir George Callaghan übernimmt Anfang August die Führung der 2. Division der Heimatflotte. Kontreadmiral Jerram wird Zweiter Admiral in der Mittelmeerflotte, Kontreadmiral Grant dem Chef der 3. und 4. Division der Heimatflotte für besondere Zwecke zugeteilt.

Die Beförderungen vom 1. Juli brachten 12 Commanders und 21 Lieutenants eine Rangerhöhung. Die Wahl erstreckte sich dieses Mal weder auf besonders junge Offiziere, noch besonders auf Spezialisten. Der jüngste der beförderten Commanders ist 37, der älteste 43 Jahre alt, Durchschnittsalter $39^1/_2$ Jahre. Das Alter der beförderten Lieutenants schwankt zwischen 32 bis 37 Jahren. Gegen die letzte Januar-Beförderung ist das Durchschnittsalter beider Kategorien etwa 2 und 1 Jahr höher.

Die neuen, günstigeren Verabschiedungsbedingungen vor Erreichung der Altersgrenze vom Oktober vorigen Jahres haben bis jetzt 1 Captain, 14 Commanders und 25 Lieutenants veranlaßt, den Abschied zu nehmen.

Diejenigen Offiziere, die sich für die Spezialausbildung als Artillerieoffiziere gemeldet haben, aber nicht gewählt worden sind, sollen in Zukunft einen kürzeren Kursus zum Artillerieoffizier kleinerer Schiffe durchmachen.

Die dem Staate erwachsenden Ausgaben für die Ausbildung eines Seeoffizieranwärters (für die gesamte Ausbildungszeit von 7 Jahren 8 Monaten einschließlich der Abschreibungen für Gebäude) betragen nach Angabe Mr. McKennas 15 402 ℳ; nach dem alten Ausbildungssystem (aber ohne Abschreibungen auf die Schulhuks in Dartmouth) betrugen sie 7854 ℳ.

Die Admiralität hat die Kommandostellen zum Bericht aufgefordert über die Geeignetheit der short service men und ihre Stärke im Verhältnis zu den continuous service men.

Die »Navy League« hat beschlossen, Mittel zu beschaffen für die Einrichtung von Schul-Briggs zur Erziehung von Knaben für den Seedienst. Die Briggs sollen in den verschiedenen Hafenstädten stationiert werden, zunächst ein Versuchs- und Musterschiff in London.

Digitized by Google

— Manöver. Nachdem in den letzten Junitagen eine größere Anzahl von Schiffen der 3. und 4. Division der Heimatflotte in Dienst gestellt worden war, sind seit dem 4. Juli die großen Sommerübungen im Gange, an denen die Heimatflotte, die Atlantik- und Mittelmeer-Flotte mit zugehörigen Kreuzern usw. teilnehmen. Art und Umfang der Übungen, die an der Atlantischen Küste begannen, scheinen dieselben zu sein wie im Vorjahre. Soweit das in die Öffentlichkeit dringende Material es gestattet, wird später besonders über die Übungen berichtet werden.

— Flottentätigkeit. An Resultaten des letzten Preisschießens der Geschützführer wurden weiter folgende veröffentlicht:

					pro Geschütz und Minute
„Africa"	12 zöll. Geschütze	16 Schuß	11 Treffer	2,97	Treffer
	9,2 " "	24 "	14,1 "	2,93	"
	6 " "	36 "	21 "	2,98	"
„Britannia" . . .	12 " "	13 "	7,2 "	1,65	"
	9,2 " "	23 "	18 "	3,25	"
	6 " "	55 "	45,2 "	7,02	"
„Lord Nelson" . . .	12 " "	14 "	11,3 "	3,23	"
	9,2 " " (Paar)	32 "	17,1 "	3,64	"
	(einzeln)	11 "	3,5 "	1,81	"
„New Zealand . .	12 zöll. Geschütze	14 "	8 "	2,05	"
	9,2 " "	23 "	11,3 "	2,25	"
	6 " "	50 "	17,2 "	2,63	"
„Temeraire" . . .	12 " "	37 "	29,3 "	3,35	"
„Vanguard" . . .	12 " "	31 "	11,2 "	1,04	"
„Majestic"	12 " "	15 "	3 "	1,5	"
	6 " "	71 "	57,1 "	5,8	"

Die Schiffe der 3. Division werden etwa am 10. August zur Erledigung der Gefechtsschießübungen nach Lamlash gehen.

Die Atlantik-Flotte erledigte vor Abfahrt von Gibraltar zu den Manövern das gefechtsmäßige Torpedoschießen.

Die Mittelmeer-Flotte erzielte in Malta vor der Abreise im Kohlennehmen folgende Resultate:

Schiff	Dauer	Menge	stündlicher Durchschnitt
„Swiftsure"	1h 30m	550 t	366,6 t
„Duncan"	1h 20m	396 t	293 t
„Russell"	3h 35m	750 t	241,9 t
„Cornwallis"	2h 0m	450 t	225 t
„Aboukir"	1h 0m	215 t	215 t
„Triumph"	2h 5m	420 t	201,6 t
„Bacchante"	4h 0m	761 t	190 t

— Schiffsbauten. Die »Morning Post« gibt folgende Daten für das Linienschiff „Orion", das am 20. August vom Stapel laufen soll: Deplacement 23 500 t engl., 27 000 PS; Armierung zehn 30,5 cm-Geschütze in Doppeltürmen, sämtlich auf der Mittschiffslängsachse, drei vorn, zwei achtern, der zweite und der vierte Turm überhöht. Leichte Artillerie: zwanzig 10,2 cm-SK.

— Probefahrten. Der bei Vickers gebaute Kleine Kreuzer „Liverpool" hat die Probefahrten mit nachstehenden Ergebnissen beendet:

	kn	SHP	Kohlenverbrauch pro SHP u. Std.
22 stündige Fahrt, 2/3 Maschinenkraft . .	23,88	14 100	1,57 lb
8 stündige Fahrt, 4/5 Maschinenkraft . .	25,10	18 824	1,59 lb
8 stündige Volldampffahrt	26,17	24 718	1,65 lb

Der Kleine Kreuzer desselben Typs „Newcastle" erreichte bei der Volldampffahrt 26,25 kn mit 24 669 Wellenpferdestärken. Er hat keine besonderen Marschturbinen. Das hierdurch ersparte Gewicht ist für die Hochdruckturbinen verwendet.

Digitized by Google

— Ausrangierte Schiffe. Die Linienschiffe „Centurion" und „Barfleur", der Panzerkreuzer „Nelson" und der Kreuzer „Melampus" sind verkauft worden.

— Artillerie. Armstrong soll ein Patent auf eine Erfindung erworben haben, die die Federn der Rücklaufbremse der Geschütze durch ein besonderes Gemisch von Flüssigkeit und Luft ersetzt. Man wird versuchen, die Konstruktion auch für schwere Geschütze brauchbar zu machen. Ihr Vorzug soll die Erreichung eines ruhigeren Rücklaufes sein.

— Torpedowesen. Nach Angabe Mr. McKennas im Unterhause sollen von den in Bestellung gegebenen 20 Torpedobootzerstörern des diesjährigen Bauprogramms neun in 15 und elf in 18 Monaten fertiggestellt werden. Von den Zerstörern des Programms 1909/10 ist einer, „Redpole", am 24. Juni bei White & Co. vom Stapel gelaufen. Es sollen fertig sein: 2 im Januar, 1 im März, 17 im April 1911.

Die bisher fertiggestellten Zerstörer des Programms 1908 erzielten bei der 4 stündigen forcierten Fahrt: „Beagle" 27,04, „Harpy" 27,7, „Scourge" 27,03, „Renard" 27,4, „Wolverine" 27,2 kn.

Es verlautet, daß wenigstens einer, wahrscheinlich aber zwei von den sechs »special turbine torpedoboat-destroyers« des Programms 1910 Turbinen mit Übertragung (2 Wellen) erhalten sollen.

— Unterseeboote. Der »Naval and Military Record« vom 15. Juni bringt Beschreibung mit Abbildungen der zur Rettung der Besatzung der Unterseeboote, abgesehen von den ältesten Booten, eingebauten Luftkammern und der Lufthelme.

— Drahtlose Telegraphie. Von mehreren Parlamentsmitgliedern wurde im Unterhause ein Gesetzentwurf eingebracht, durch den die Ausrüstung von Passagierschiffen mit Funkentelegraphie vorgeschrieben werden soll. Jedes Schiff, das den Hafen mit mehr als 50 Mann Besatzung oder Passagieren verläßt, soll einen Apparat für den Verkehr auf 100 sm haben, Zuwiderhandlungen sollen mit £ 1000 bestraft werden. Die Bill stieß bei der ersten Beratung auf größeren Widerstand, da sie die kleine Schiffahrt sehr belasten würde.

Die Regierung des Commonwealth hat die Errichtung von Funkspruchverbindungen zwischen Australien, Neuseeland, Fiji und den Pazifischen Inseln beschlossen. Es sollen Großstationen in Sydney, im Doubtleß Bay (Neuseeland), Suva und Ocean Isl., mittlere Stationen auf den Neuen Hebriden und den Salomons-Inseln errichtet werden.

— Häfen und Werften. Am Medway sollen neben den vorhandenen 4 noch 6 Öltanks gebaut werden.

Nach Angabe Mr. McKennas im Unterhause ist das Stephenson Dock an der Tyne imstande, Dreadnought-Schiffe mit mehr als Probefahrtsbelastung aufzunehmen.

Beide Schwimmdocks des vorjährigen Programms, von denen eins in Portsmouth, das andere am Medway stationiert wird, sollen Ende dieses Jahres fertig werden.

Der Erste Lord der Admiralität hat besondere Unterstützung des Baues eines großen Trockendocks an der Tyne oder dem Humber abgelehnt. Liverpool hat den Bau eines Docks für Schiffe bis 1000 Fuß Länge (Länge 1020 Fuß, Eingangsbreite 120 Fuß) ohne Admiralitätshilfe beschlossen, eine Unterstützung der Tyne- und Humber-Werften würde daher eine ungerechte Bevorzugung sein.

Digitized by Google

Vereinigte Staaten von Amerika. Mit dem Schlusse des 61. Kongresses ist endlich im inneren politischen Leben eine Erholungspause eingetreten und besonders die Marineverwaltung kann erleichtert aufatmen. Obgleich für die Entwicklung der Flotte ungemein wichtige Gesetzentwürfe zur Beratung standen und die Bewilligung des Etats für diese Entwicklung in gewissem Sinne entscheidend sein mußte, konnte bis in die letzten Sitzungstage niemand mit Sicherheit wissen, wie die Entscheidung ausfallen würde und mit welchen Mitteln und Maßnahmen die Verwaltung auch nur für das nächste Jahr zu rechnen habe. Nicht nur Flottenfreunde und Flottengegner, Friedenstheoretiker und Männer praktischer politischer Auffassung, Republikaner und Demokraten standen gegen einander, sondern auch die persönlichen Einflüsse einzelner führender Persönlichkeiten und lokale Interessen einzelner Staaten und Städte fielen rechts und links in die Wagschale und ließen es bis in die letzte Zeit zweifelhaft scheinen, nach welcher Seite sie sich endgültig neigen würde. Das Ergebnis ist, auch unter Berücksichtigung der starken persönlichen Anspannung sowohl auf seiten der Vertreter der Marineverwaltung wie der Mitglieder der Kongreßausschüsse, geringer gewesen, als vielfach erwartet wurde. Zwar der Marineetat ist schließlich nicht nur angenommen, sondern sogar über die Forderungen der Verwaltung hinaus erhöht worden, so daß die Entwicklung der Flotte auf der bisher eingeschlagenen Bahn gesichert ist. Hierüber ist an anderer Stelle ausführlicher berichtet. Darüber hinaus jedoch ist im Sinne der Marineverwaltung und derjenigen, die eine folgerichtige und von Sprüngen und Stockungen freie Entwicklung sowohl der Kriegs- wie der Handelsmarine wünschen, wenig erreicht worden, weniger, als man zu hoffen berechtigt schien. In erster Linie stehen hier, soweit die Kriegsmarine in Betracht kommt, die Maßregeln, welche die Verwaltung der Flotte auf eine neue, feste Basis stellen und die Versorgung der Flotte mit Offizieren, entsprechend ihrer fortschreitenden Vergrößerung, neu regeln sollen, die sogenannten Reorganisationsvorschläge für Verwaltung und Offizierkorps. Die heftige Kontroverse über die auf die Reorganisation der Verwaltung abzielenden Vorschläge des früheren und des jetzigen Marinesekretärs, die sogenannten Newberry- und Meyer-Pläne, hat, wie bereits früher erwähnt wurde, zu dem Ergebnis geführt, daß dem jetzigen Marinesekretär ein Jahr lang freie Hand gelassen werden soll, seine Methode, die dem von außenher Urteilenden durchaus zweckentsprechend scheint, praktisch zu erproben und ihre Brauchbarkeit nachzuweisen. Der Erfolg, den damit der Marinesekretär davon getragen hat, ist indessen noch ziemlich problematisch. Denn einmal läuft die ihm bewilligte Frist kaum noch ein halbes Jahr, weil er bereits bei Zusammentritt des neuen Kongresses seinen Bericht vorlegen und damit die Frage zur endgültigen Entscheidung stellen soll; ferner steht sein „Plan" aber gewissermaßen auf zwei, auf seinen eigenen Augen, und bei dem häufigen und unvorhergesehenen Wechsel der Marinesekretäre kann niemand wissen, wie lange, abgesehen von allen sonst möglichen Zufällen, der jetzige Verwaltungschef die Leitung in der Hand haben wird. Endlich und vornehmlich aber besteht im Kongreß und seinen Ausschüssen eine sehr starke Partei für den sogenannten Newberry-Plan, der — man darf es wohl sagen — auf mehr theoretischer als praktischer Grundlage beruht und im Sinne kaufmännisch-technischer Auffassung das Heft der Verwaltung in die Hände des kaufmännisch gebildeten Ingenieurs legen und den Einfluß des Seeoffiziers auf die Entwicklung und Beschaffung des Instruments, mit dem er fechten soll, bis zu einem gewissen beträchtlichen Grade ausschalten will. Ist es daher an sich schon sehr zweifelhaft, ob der jetzige Marinesekretär selbst bei den günstigsten Erfahrungen mit seiner Methode und seinem darauf gegründeten Berichte schließlich obsiegen wird — es ist ja keineswegs ausgeschlossen, daß die Gegenpartei gerade bei dem mächtigen Einflusse einzelner ihrer Mitglieder trotz alledem für den Newberry-Plan stimmen wird —, so wird ihm für

Digitized by Google

die Erprobung seiner Organisation schon jetzt das Leben unter anderen durch zwei besondere Vorgänge recht schwer gemacht. Erstens hat der Kongreß in dem Etatsgesetz die dem Geiste des Meyerschen Entwurfes direkt widersprechende Bestimmung getroffen, daß im Betriebe der Werften usw. Seeoffiziere Beamten (staff officers) direkt unterstellt werden können und damit dem Newberry-Plan nicht nur schon jetzt zum Teil praktische Geltung verschafft, sondern auch starke Unzufriedenheit im Seeoffizierkorps erregt, die einem sachlichen Zusammenarbeiten nicht förderlich sein kann. Sodann aber wird der Marinesekretär auch noch, zunächst allerdings noch unter der Hand, vor eine schwierige persönliche Entscheidung gestellt. Wie schon früher in dieser Zeitschrift erwähnt, hat der Generalzahlmeister Rogers aus dem Amte scheiden müssen, weil er sich nicht nur in sachlicher Hinsicht in seinen Ausführungen vor dem Marineausschusse gegen die Absichten des Marinesekretärs mit Entschiedenheit ausgesprochen, sondern das auch in einer Form getan hat, die seinen direkten höchsten Vorgesetzten persönlich verletzen mußte und nach überall sonst geltender Anschauung mit dem Geiste einer militärischen Institution, wie es die Marine doch ist, unverträglich ist. Jetzt aber wird von den Freunden des Generalzahlmeisters und den Anhängern des Newberry-Planes mit steigender Schärfe gefordert, daß der Marinesekretär diesen seinen renitenten Untergebenen wieder in sein Amt einsetzen soll, und zwar, wenn er überhaupt auf einen Erfolg seiner Bestrebungen rechnen wolle, noch vor dem Wiederzusammentritt des Kongresses. Damit ist die Entscheidung über die Reorganisation der Marineverwaltung auf des Messers Schneide gestellt. — Wenn aber in dem vorläufigen Gewährenlassen des Marinesekretärs trotz aller Beschränkungen und Erschwerungen immerhin ein gewisser Erfolg der jetzigen Marineleitung zu erblicken ist, so ist ihr zweiter, für die Entwicklung der Flotte vielleicht noch wichtigerer Gesetzesvorschlag, die Navy-Personnel-Bill, dagegen kaum um einen Schritt gefördert worden. Trotz einiger Vernehmungen vor dem Marineausschuß ist es zu keinem Beschluß über die Behandlung dieser Bill im nächsten Kongresse gekommen und die Bill ist nicht auf die Tagesordnung, den »calendar«, des nächsten Kongresses gesetzt worden. Das heißt, daß diese für die Gestaltung und das Leben des Offizierkorps so überaus wichtige Vorlage vor dem nächsten Kongreß überhaupt nicht wieder zur Verhandlung kommen wird, wenn es nicht etwa der Marineverwaltung gelingt, ihr im Kongreß selbst eine für die Wiederaufnahme ausreichende Anzahl von Anhängern zu verschaffen. Das ist ein abermaliger schwerer Schlag für die Verwaltung sowohl wie für das Offizierkorps selbst, dessen Dienstfreudigkeit durch das Schwinden der Aussicht auf eine günstig geregelte Beförderung ebensowenig gehoben wird, wie der Marineleitung die Aussicht günstiger wird, ein besonders in den höheren Rangklassen zweckmäßig geschichtetes Offizierkorps zu schaffen. Demgegenüber sind immerhin die Vorlagen über die Schaffung einer Marinereserve und die Organisation der Marinemiliz auf den »calendar« der nächsten Tagung gekommen — ebenso die auf Schaffung eines Reserve-Ärztekorps und eines zahnärztlichen Korps —, ohne daß über die Aussichten einer Verwirklichung dieser Vorschläge jetzt schon etwas gesagt werden könnte. Etwas günstiger scheinen die Aussichten auf Gewährung von Subventionen für die Handelsmarine zu stehen, welche Vorlage gleichfalls dem nächsten Kongreß überwiesen ist.

Für den Bau der beiden neu bewilligten Linienschiffe ist — abgesehen von der Vorschrift der achtstündigen Arbeitszeit — bestimmt worden, daß eines davon auf einer Staatswerft gebaut werden muß. Voraussichtlich wird das wieder die Werft New York sein. — Für die Errichtung einer Torpedostation mit Werkstatt an der Pazifischen Küste sind 145 000 Dollars bewilligt worden. Hiermit werden die Unterlagen für eine bessere Torpedoausrüstung der Flotte geschaffen. — Endlich ist die Aufsicht über das Leuchtfeuerwesen durch Abschaffung des Lighthouse Board der Marineverwaltung abgenommen und unter Bildung eines besonderen Lighthouse

Digitized by Google

Bureau dem Handelsdepartement überwiesen worden. Das hierfür gestellte Marinepersonal soll jedoch vorläufig dabei verbleiben, bis anderes geeignetes Personal vorhanden ist.

— Flottentätigkeit. Die Zusammensetzung der Atlantischen Flotte ist am 1. Juli in der im Juliheft, S. 906, angegebenen Weise in Kraft getreten. Als Troßschiffe gehören zu dieser Flotte nunmehr der Tender „Yankton", die Vorratsschiffe „Celtic" und „Culgoa", der Scheibendampfer (range ship) „Lebanon", das Torpedo-Versuchsschiff „Montgomery", das Werkstättenschiff „Panther", das Lazarettschiff „Solace" sowie die Schleppdampfer „Patapsco" und „Patuxent", sämtlich mit Marinepersonal besetzt. — Zum Troß der Pazifischen Flotte gehört zur Zeit nur das Vorratsschiff „Glacier", zu dem der Asiatischen Flotte die Schleppdampfer „Piscataqua" und „Wompatuck"; Kohlendampfer sind den Verbänden gegenwärtig nicht zugeteilt. Die Linienschiffe der Atlantischen Flotte befanden sich nach den letzten Nachrichten noch zu Instandsetzungsarbeiten auf den Werften.

Die 1. Division der Pazifischen Flotte (Panzerkreuzer „California", „Washington", „Colorado" und „Pennsylvania") sollen Mitte August nach Chile gehen, um an der dortigen Jahrhundertfeier teilzunehmen. Von Valparaiso soll alsdann der „Washington" durch die Magellan-Straße nach Hampton Roads gehen, wogegen die übrigen Schiffe nach San Francisco zurückkehren.

Auf der gemeinsamen Rückreise der Kreuzer „Cleveland" und „Chattanooga" von Ostasien verlor das letztgenannte Schiff 400 sm von Honolulu die Backbordschraube und wurde von der „Cleveland" weitergeschleppt.

Die neuen großen Torpedobootzerstörer der Atlantischen Torpedoflotte werden jetzt sämtlich von Korvettenkapitänen befehligt, während auf den älteren Booten zum Teil noch Leutnants (Ensigns) Kommandanten sind. In den Unterseebootsflottillen scheinen Kapitänleutnants Rottenführer zu sein, während das zweite Boot der Rotte von einem Leutnant zur See befehligt wird.

— Personal. Zur Erzielung der für das neue Etatsjahr noch nötigen Vakanzen sind auf Vorschlag des Admirals-Ausschusses 5 Kapitäne zur See und 6 Fregattenkapitäne auf eigenen Antrag und 3 Kapitäne zur See ohne Antrag verabschiedet worden, sämtlich mit dem nächsthöheren Range, die Kapitäne zur See als Kommodores. Zur Auffüllung des Etats sind alsdann 11 Fregattenkapitäne, 16 Korvettenkapitäne, 14 Kapitänleutnants, 14 Oberleutnants zur See und 34 Leutnants zur See zum nächsthöheren Dienstgrade befördert worden. Mit der letztgenannten Zahl sind sämtliche Leutnants zur See des Jahrganges 1907 zu Oberleutnants befördert und dieser Dienstgrad ist seit Jahren zum ersten Male wieder etwas stärker vertreten. Im Januar waren nur 4 Oberleutnants zur See vorhanden.

Am Schlusse des Rechnungsjahres (30. Juni) war der Mannschaftsetat der Flotte (seemännisches und technisches Personal) im wesentlichen aufgefüllt. Von den etatmäßigen 44 500 Mann waren 44 300 vorhanden, wobei Lazarettkranke und Strafgefangene nicht mitgezählt sind. Im neuen Rechnungsjahre ist der Etat um 3000 Mann erhöht worden, und man nimmt an, daß auch diese Zahl vor Ablauf des Rechnungsjahres erreicht werden wird. Ein Mangel besteht noch, wie übrigens auch auf den Privatwerften, bezüglich der Maschinisten und Mechaniker.

— Schiffbau, Stapelläufe usw. Baustadium am 1. Juli 1910:

Linienschiff	„Florida"	68,8 Prozent
"	„Utah"	80,0 "
"	„Wyoming"	28,4 "
"	„Arkansas"	34,6 "

Digitized by Google

Die beiden neu bewilligten Kohlendampfer sollen auf Privatwerften gebaut werden und den im Bau befindlichen gleichen. Sie sollen eine Geschwindigkeit von 14 kn erhalten und 12 500 Tonnen Kohlen laden können; sie erhalten außerdem Öltanks.

Nach dem Gutachten des Prüfungsausschusses für die Schiffsbremse auf dem Linienschiff „Indiana" (vgl. Juniheft, S. 780) wird angenommen, daß die Bremse die Gefahr bei Torpedoangriffen erhöhen, die Schiffsfahrt beeinträchtigen und beim Evolutionieren hinderlich sein, überdies bald durch Muschelansatz unbeweglich gemacht werden würde.

Der Marinesekretär hat die Absicht ausgesprochen, den Westinghouse-Maschinenantrieb und wahrscheinlich auch den elektrischen Antrieb auf je einen im Bau befindlichen Kohlendampfer zur Erprobung einzubauen.

Am 18. Juni wurde zu Philadelphia der neue Torpedobootzerstörer „Lewis Warrington" vom Stapel gelassen. Das Boot ist 88 m lang, 7,96 m breit, geht 2,5 m tief und soll 30 kn laufen; es erhält Cramp-Zoelly-Turbinen und 2 Schrauben. Armierung: fünf 7,6 cm halb-automatische Geschütze, 2 Maschinengewehre und drei 45 cm Torpedorohre.

Das Burger-Versuchsboot (Halbunterseeboot) hat auf einer 12stündigen Dauerfahrt im Beisein der Versuchskommission eine Geschwindigkeit von 9 kn gehalten.

Das neue Unterseeboot „Salmon" hat vor Abnahme durch das Marinedepartement ohne Anstand eine Reise von Quincy (Mass.) nach Hamilton (Bermuda-Inseln) und zurück gemacht. Die Gesamtentfernung beträgt 1400 sm. Im Vergleiche hierzu wird gemeldet, daß die alten Unterseeboote „Pike" und „Grampus" in Begleitung des Schleppdampfers „Fortune" und des Kohlendampfers „Justin" gleichfalls anstandslos die 550 sm lange Reise von Mary Island nach S. Diego (Cal.) zurückgelegt haben bei teilweise sehr rauhem Wetter. Die Reise mußte allerdings 4 Tage lang unterbrochen werden wegen schweren Wetters in See.

— Verschiedenes. Der Marinesekretär hat auf eine Eingabe mitgeteilt, daß die in den Weststaaten gewonnene Kohle, wie ausgedehnte Versuche ergeben haben, für Kriegschiffe ungeeignet ist. Möglicherweise werde noch in Alaska brauchbare Kohle gefunden, doch fehlt es hier an Transport- und Verschiffungsgelegenheiten. Die Marineverwaltung sei daher gezwungen, für die Pazifische Flotte Kohlen von der Ostküste aus durch die Magellan-Straße transportieren zu lassen. Die vorhandenen Kohlendampfer der Flotte reichen hierfür nicht aus, werden überdies noch für andere Transporte verwendet und für die Linienschiffsflotte sehr notwendig gebraucht. Außerdem würde die Kohle bei Verwendung der Flottenkohlendampfer auf diesen weiten Entfernungen zu teuer werden, da sie die Kosten der Hin- und Rückreise der Dampfer tragen müsse, die an der Westküste keine Rückladung erhalten könnten. Infolgedessen sei man auf Kauffahrteidampfer angewiesen und müsse hierzu fremde Dampfer wählen, da sich keine amerikanischen Fahrzeuge gemeldet hätten, obwohl ihnen Frachtsätze angeboten seien, welche die von fremden Schiffen geforderten um 50 Prozent übertrafen.

In betreff der Kongreßbestimmung über die achtstündige Arbeitszeit für den Bau der neuen Schiffe sind Zweifel darüber entstanden, ob diese Arbeitszeit nur für den Bau, d. h. die Zusammensetzung der Schiffskörper, vorgeschrieben sei oder auch für die Bereitstellung des Baumaterials. Die Privatfirmen haben erklärt, keine Angebote einreichen zu wollen, bevor diese Frage von der höchsten Instanz entschieden sei.

Das am 24. Mai im Hafen von Olongapo gesunkene Schwimmdock „Dewey" ist am 29. Juni wieder gehoben worden, anscheinend unbeschädigt. Über die Ursache des Versinkens ist noch nichts bekannt geworden.

Digitized by Google

Gegenüber den von der Presse als erfolgreich bezeichneten Versuchen eines Herrn Curtiss, der aus Höhen von 90 bis 300 m — also innerhalb guter Schußweite vom Schiffe aus — von einem Flugapparat Gewichte geworfen hat, die eine Scheibenfläche von 120 × 15 m — das Areal eines Schiffsdeckes — getroffen haben, wird eine Äußerung des den Versuchen beiwohnenden Kontreadmirals Kimball mitgeteilt, nach welcher der Versuch die Annahme nicht rechtfertigt, daß „bei dem gegenwärtigen Stande des Flugwesens ein Angriff aus der Luft den Kommandanten eines gut geführten Schiffes im geringsten beunruhigen könne".

⚜

Frankreich. Der Marineminister brachte das Flottengesetz am 2. Juli von neuem in der Deputiertenkammer ein; es hat gegen den Entwurf vom 9. Februar keinerlei Änderungen erfahren. In der Diskussion über die allgemeine Politik der Regierung, bei der das Kabinett Briand einen entscheidenden Sieg davontrug, äußerte sich der Ministerpräsident auch zum Flottengesetz; er trat dem Einspruch der Sozialisten gegen das Gesetz auf das entschiedenste entgegen mit dem Hinweis darauf, daß Frankreich im Interesse des internationalen Friedens stark sein müsse. Wenn die Sozialisten gegen die Marineforderungen aufträten, so frage er sie, ob sie sich darüber klar seien, wieviel Arbeitslöhne in den Marineausgaben enthalten seien. Es sei leicht, gegen die Vorlage zu protestieren unter dem Vorwande, daß es sich um verschwenderische Militärausgaben handle; wenn es dann aber den Metall- und anderen Industrien an Arbeit fehle, so dürften sich die sozialistischen Abgeordneten nicht an die Spitze von Arbeiterabordnungen stellen, um über die Entlassung von Arbeitern Beschwerde zu führen.

In der Deputiertenkammer bildete sich eine „Gruppe zur Verteidigung der nationalen Seeinteressen", um alle Fragen eingehend zu prüfen, welche die Kriegs- und Handelsmarine betreffen. Vorsitzender ist der frühere Marineminister de Lanessan.

Die Forderungen des Marineetats für 1911 belaufen sich auf 329,87 Mill. ℳ und übersteigen damit diejenigen für 1910 um 29,4 Mill. ℳ. Unter anderen Summen sind vorgesehen: für Vollendung des Bauprogramms von 1906 („Danton"-Klasse) 14,4 Mill. ℳ; für die 1910-Linienschiffe 20,8 Mill. ℳ (davon 6,4 Mill. ℳ für Artillerie); 2 Mill. ℳ für die Auffüllung der Kriegsvorräte; etwa 2,4 Mill. ℳ für Gehaltserhöhung der Offiziere; 560 000 ℳ zur Einrichtung der Geschützfabrik von Ruelle für die Konstruktion von schwersten Geschützen (Gesamtsumme 3,2 Mill. ℳ); 320 000 ℳ für die Einrichtung der Panzerplattenfabrik von Guérigny zur Herstellung von zementierten Platten von großer Stärke (Gesamtsumme 2,4 Mill. ℳ); 600 000 ℳ in Anbetracht der Lebensmittelverteuerung; ferner eine erste Rate für ein Hebedock für Unterseeboote, geringere Summen für Organisation des Sanitätsdienstes, Verbesserung der Werkzeugausstattung der Werften, Vermehrung des Arbeiterbestandes für Munitionsherstellung; 40 000 ℳ als erste Rate für den Bau einer Marineschule an Land. — Die außerordentlichen Ausgaben für den Ausbau der Kriegshäfen sind dagegen stark beschnitten, sie sind um 720 000 ℳ geringer als im Vorjahre; damit sind auch die Ausgaben zurückgestellt, die durch Vergrößerung der Docks usw. infolge Eintritts der „Danton"-Klasse in den aktiven Dienst verursacht werden.

— Flottentätigkeit. Ende Juni und im Laufe des Juli hielten beide Geschwader Abkomm- und gefechtsmäßige Schießübungen sowie Torpedoschießen (Einschießen neuer Torpedos mit Geradlaufapparat) auf der Reede der Salins d'Hyères und im Golf San Juan ab. Unter anderm wurde treffenweise die Feuervereinigung auf ein Ziel nach der Methode der salves échelonnées (vgl. Oktoberheft 1909,

Digitized by Google

S. 1138/39) geübt; diese Methode ergab im Treffen zu zwei Schiffen bessere Resultate als früher in der Division zu drei Schiffen; sie wird jedoch trotzdem für zu kompliziert und unkriegsmäßig gehalten, da sie das genaue Einhalten der Schießintervalle erfordert und bei Gefechtsstörungen sich nicht durchführen lassen wird. — Die Nachtschießen der leichten Artillerie fanden nach geschleppter Scheibe statt.

„Guichen", der nach Rückkehr von Argentinien als Wiederholer zum II. Geschwader treten sollte, wird in die Reserve treten, ebenso wie „Châteaurenault", der designierte Wiederholer für das I. Geschwader, in Reserve bleibt. Weiter sind die Indienstthaltungsbestimmungen für 1911 noch dahin abgeändert worden, daß die zwei Torpedojäger-Flottillen aus je zwölf, nicht aus vierzehn Booten bestehen werden (vgl. Juniheft, S. 781).

„Friant" ist Mitte Juni aus Westindien zurückgekehrt (vgl. Aprilheft, S. 516) und wieder zur Marokko-Division getreten.

An Stelle von „Duguay Trouin" soll Panzerkreuzer „Desaix" als Schulschiff für die enseignes de vaisseau de 2e classe (früher aspirants de 1e classe) treten.

Minenleger „Foudre" ist am 1. Juli in die Reserve getreten.

Die Flußkanonenboote „Olry" und „Takiang" (Yangtse) sollen verkauft werden.

— Flottillen. In Cherbourg fand Anfang Juli das Preisschießen mit Manöverkopftorpedos der Torpedoboote und Unterseeboote statt. (Von fünf Unterseebooten traf keines das Ziel.) In Brest hielten die Torpedoboote der drei atlantischen Kriegshäfen das vierteljährliche Schießen gegen „Furieux" zu Anker und in Fahrt ab.

— Organisation. Ein Gesetzentwurf betreffend die Einführung des Dienstgrades eines Korvettenkapitäns ist dem Obersten Marinerat vorgelegt. Es sollen 150 Stellen geschaffen werden, und zwar sollen 20 auf die Stellen der Kapitäne zur See, 30 auf die der Fregattenkapitäne und 100 auf die der Kapitänleutnants in Anrechnung kommen. Die Ernennung zum Korvettenkapitän erfolgt zur Hälfte nach Wahl, zur Hälfte nach dem Dienstalter, die zum Fregattenkapitän ausschließlich nach Wahl.

— Personal. Die Ausbildung der ihr Jahr abdienenden élèves de la marine marchande soll geändert werden, da ihre Verwendung als Gruppenführer der Artillerie infolge der ständigen und schnellen Weiterentwicklung des Artilleriematerials nicht mehr zweckmäßig scheint. Sie werden daher in Zukunft der Schiffsführung zugeteilt (manoeuvre et timonerie). Das Abgangsexamen wird erschwert werden; von seinem Bestehen wird die Beurlaubung zur Reserve nach nur einem Dienstjahre abhängig gemacht werden.

Die französische Marine beabsichtigt, sich aus der Besatzung des Flußkanonenbootes „Doudart de Lagrée" ihre eigenen Yangtse-Lotsen auszubilden, als Ersatz für die bisher kontraktlich angenommenen Zivillotsen. Die Lotsen erhalten dann, je nach der Länge der Dienstzeit, Zulagen von 160 bis 400 ℳ monatlich.

— Schiffbau. Im Ministerium ist die Anbringung von Dockkielen an dem Boden der Schiffe der „Danton"-Klasse in Erwägung gezogen, um ein Vertrimmen des Schiffskörpers beim Docken zu verhindern. Die Kiele sollen 8,3 m seitlich der Mittschiffsebene liegen, 36 m lang und 45 cm breit sein. Sie sollen jedoch erst nach Erledigung der Probefahrten angebracht werden.

— Torpedofahrzeuge. Toulon erhält den Auftrag zum Bau von zwei Torpedojägern zu je 750 Tonnen, Rochefort von einem Torpedojäger desselben Typs.

— Unterseeboote. Die Telephonbojen sollen in Zukunft so angebracht werden, daß sie sich von innen und außen auslösen lassen. — Die im Bau befind-

Digitized by Google

lichen Boote erhalten drei Telephonbojen — eine im mittleren Teil, je eine vorn und achtern.

Um die Bootskörper von „Loutre", „Otarie" und „Oursin" sind Trossen gelegt und befestigt, die das Herumnehmen von Ketten zur Hebung der Boote erleichtern sollen.

Die ausrangierten Boote „Lutin", „Gymnote", „Gustave Zédée" und „Q 61" sollen als Heizölprähme verwendet werden.

„Pluviôse" wurde am 25. Juni vom Grund abgehoben und ins Dock gebracht; die Akkumulatorenbatterie und ein Teil der Maschinen wurde entfernt. Die Wiederherstellungskosten werden auf 320 000 bis 400 000 ℳ geschätzt.

Gelegentlich einer Anfrage in der Kammer erklärte der Minister, er habe am 14. Februar die Pläne für ein Hebedock für Unterseeboote genehmigt; in diesem Jahre sollen 240 000 ℳ für dieses Dock verausgabt werden; im Hinblick auf die Vergrößerung der neuen Unterseeboote wird es so eingerichtet, daß es Boote von 1000 Tonnen heben kann. Vorderhand werde ein großer Hebeprahm für 480 000 ℳ gebaut, der mindestens ebenso zweckmäßig eingerichtet sein werde wie der deutsche „Vulkan"; allerdings erhalte er keine eigenen Maschinen. Für die Rettung der Mannschaft untergegangener Unterseeboote habe man in den meisten Marinen vorn und hinten im Boot je eine Rettungskammer eingeführt; ferner seien in England die Rettungshelme in Gebrauch, die jedoch in Frankreich noch keine befriedigenden Resultate ergeben hätten. — Den drei Unterseebootsunfällen in Frankreich seien 30 000 seit 1900 ausgeführte Tauchungen der Boote gegenüberzustellen.

Zwei 400 Tonnen-Tauchboote, „Q 90" und „Q 91", sollen in Rochefort auf Stapel gelegt werden. Ein drittes Boot, das im Etat allerdings nicht vorgesehen ist, soll in Cherbourg gebaut werden.

Vom Stapel lief Tauchboot „Vendémiaire" in Cherbourg am 7. Juli.

— Luftschiffahrt in der Marine. M. Fabre hat einen Aeroplan konstruiert, der besonders für Fahrten über See eingerichtet ist; er ist mit Schwimmern versehen, 7 m lang, 450 kg schwer einschließlich Fahrer und läßt sich leicht auseinandernehmen, um an Bord eines Schiffes untergebracht zu werden.

— Fachliteratur. In »Le Yacht« (11. 6. 1910) werden die Folgen der Steigerung von Schußweite und Wirkung der neuen Torpedos besprochen. M. Charmoille kommt zu dem Schluß, daß trotz alledem Torpedo- und Unterseeboote versuchen müssen, auf 400 bis 600 m an ihre Ziele heranzukommen und daß Weitschüsse nur gegen Linien von großen Schiffen mit Aussicht auf Erfolg zu schießen seien. Die Frage, ob es sich lohne, bereits jetzt große Schiffe zu bauen, deren Hauptwaffe der Torpedo sei, wird verneint, da ein solches Schiff, bevor es sich dem Gegner auf 5000 bis 6000 m — die höchste vorderhand mögliche Schußweite — genähert habe, von der schweren Artillerie der „Dreadnoughts" vernichtet sein würde, weil die Treffchancen bei Schätzungsfehlern zu stark vermindert würden und die Ladezeit noch zu groß sei — verglichen mit der Artillerie. Dagegen, daß man die Schiffe halb mit Artillerie und halb mit der Torpedowaffe ausrüste, spreche die Verschiedenartigkeit der taktischen Verwendung dieser Waffen. Vorläufig gebühre noch auf lange Zeit der Artillerie der Vorrang.

In »Vie Maritime« (10. 7. 1910) beklagt Ch. Bos, daß das Flottengesetz wieder eingebracht ist, ohne im Hinblick auf die Lehren der Manöver abgeändert zu sein. Die hauptsächlichste dieser Lehren sei die, daß der Mangel an Linienschiffen und an leichten Aufklärungsschiffen klar zutage getreten sei. Die Zusammensetzung der Geschwader aus nur sechs Schiffen bringe die französische Flotte von vornherein in Nachteil gegenüber den fremden Flotten, die Geschwader

Digitized by Google

zu acht Schiffen haben. Das Bautempo von zwei großen Schiffen jährlich sei dazu geeignet, die Homogenität zu beeinträchtigen. Zur Zeit erwäge z. B. der Oberste Marinerat schon, ob die 1911-Schiffe nicht mit 34 cm-Geschützen zu armieren seien.

In einer Zuschrift an die »Vie Maritime« (10. 7. 1010) erklärt M. Laubeuf, die Hebeschäkel der Unterseeboote genügten zwar, um das gesunkene Boot zu bergen, nicht aber um die Besatzung rechtzeitig zu retten. Das an die nicht mit Schäkeln versehenen Unterseeboote nach dem „Pluviôse"-Unfall erteilte Verbot, an den weiteren Manövern teilzunehmen, sei sinnlos, denn „Papin", der nachher als einziger in Aktion trat, habe auf Tiefen von 60 bis 250 m getaucht und bei einer solchen Wassertiefe nützten auch die Schäkel nichts. Ein besonderes Rettungsfahrzeug sei unerläßlich.

⚜

Italien. Geschwader. Das Geschwader nahm in der zweiten Hälfte des Juli das Artillerie-Preisschießen in der Bucht von Aranci vor. Nach dessen Beendigung und nach Neuformation des Geschwaders (siehe Juliheft) am 1. August übernimmt der Chef des Admiralstabes, Vizeadmiral Bettolo, das Kommando über die Flotte, um mit ihr neue taktische Übungen vorzunehmen, die im Admiralstabe ausgearbeitet sind. Vizeadmiral Bettolo wird auch die im September im Jonischen und Adriatischen Meer stattfindenden Manöver der Flotte leiten.

— Küstenbefestigungen. Bei der Besprechung des Marineetats 1910/11 im Senat erklärte der Marineminister in Beantwortung der Forderung eines Senatoren, es möge ein starker Kriegshafen im Adriatischen Meer geschaffen werden, daß die durch das Flottenbaugesetz von 1909 für Küstenbefestigungen bestimmte Summe (84,6 Millionen Lire) zum großen Teil zur Errichtung von Befestigungen in Brindisi und Tarent verwendet werden würde.

— Neubauten. Panzerkreuzer „San Giorgio" erledigte Ende Juni das Anschießen seiner Geschütze. Während der Flottenmanöver wird sich der König auf ihm einschiffen.

— Dienstzeit. Im Senat erklärte der Marineminister, daß die Herabsetzung der Dienstzeit des Ersatzes von 4 auf 3 Jahre beabsichtigt sei.

⚜

Rußland. Nachdem die Regierung den Antrag der Duma auf Vornahme einer Senatorenrevision, betreffend die Zustände in der Marineverwaltung, abgelehnt hat (vgl. Maiheft, S. 654), berichtet neuerdings die Zeitung „Birjewyja Wjädomosti", die Einsetzung einer Untersuchungskommission zur Revision des Marineressorts sei beschlossene Sache. Die Kommission, deren Vollmachten denen der Senatorenrevision gleichen werden, trägt aber keinen parlamentarischen Charakter; nur aus dem Reichsrat sollen einzelne Admirale — lediglich als Fachleute — hinzugezogen werden.

— Die fertige Flotte. Die Artillerie-Schulabteilung besteht 1910 aus dem Panzerkreuzer „Rossija" (Flaggschiff) und den alten Linienschiffen „Imperator Alexander III." und „Pjotr Weliki".

Auf dem neuen Linienschiff „Joann Slatust" wurde in Sewastopol kurz vor einer Volldampfprobefahrt entdeckt, daß Teile der Maschine von den Arbeitern böswillig beschädigt waren. Das Schiff mußte deswegen in die Reserve treten.

— Kohlen. Die Kommission, die zur Begutachtung der Zweckmäßigkeit der Einführung russischer Kohle und Briketts statt englischer in den baltischen Häfen im

Digitized by Google

Ministerium für Handel und Industrie eingesetzt ist, hat ihren Bericht vorgelegt; danach ergeben sich Schwierigkeiten nur aus der Höhe der Frachten und aus den unzureichenden Einrichtungen des Hafens von Mariopul, des Hauptverschiffungshafens der Don-Kohle.

— Funkentelegraphie. Der Hafen von Kronstadt befindet sich in dem Bereich der von der Großstation Norddeich täglich abgegebenen Zeitsignale (Entfernung etwa 1500 km).

— Die Freiwillige Flotte. Der Handelsminister hat das Projekt seines Vorgängers für die Reorganisation der Freiwilligen Flotte in umgearbeiteter Form dem Ministerrat vorgelegt (vgl. Märzheft, S. 383). Danach ist die Flotte dem Handelsminister unterstellt; ihre Tätigkeit ist grundsätzlich kommerzieller Natur; jedoch muß jedes Schiff in Kriegszeiten auf Verlangen der Militär- oder Marineverwaltung dieser zur Verfügung gestellt werden.

— Flottenverein. Das Schulschiff der Liga zur Erneuerung der Flotte, der Schoner „Utro", hat am 21. Juni seine erste diesjährige Übungsfahrt angetreten; an Bord befinden sich 40 Teilnehmer, Gymnasiasten aus allen Teilen Rußlands, auch 4 Kadetten. Die Fahrt führt nach Kronstadt zur Besichtigung der dort befindlichen Schiffe, nach Björkö zur Taucherlehrabteilung, nach Transund zur Torpedoschulabteilung, nach Reval zur Artillerieschulabteilung sowie nach Helsingfors zur Besichtigung einer Torpedobootsabteilung. Die Rückkehr erfolgt nach etwa einem Monat.

⚜

Österreich-Ungarn. Geschwader. Das Geschwader übte während der zweiten Hälfte des Juli in und bei Fiume.

— Torpedo-Preisschießen. An dem im Juli stattgehabten Torpedo-Preisschießen nahmen alle in Dienst befindlichen großen Torpedoboote teil. Es wurden Tag- und Nachtschießen abgehalten. Bei ersteren wurde auf über 1800 m Entfernung gegen 61 m lange Schleppscheiben bei annähernd größter Fahrt geschossen.

— Flaggoffiziere. Es verlautet, daß der Marinekommandant, Admiral Graf Montecuccoli, nach Schluß der Delegationssitzungen, in denen er das neue Flottenbauprogramm vertreten wird, Ende 1910 aus dem aktiven Dienst scheiden will. Sein Nachfolger soll der jetzige Geschwaderchef, Kontreadmiral Haus, werden. Weitere umfassende Personalveränderungen in den höheren Kommandostellen stehen bevor.

— Neubauten. Der kleine Turbinen-Kreuzer „Admiral Spaun" hat am 12. Juli mit Probefahrten begonnen.

— Funkspruchstationen. Am 20. Juli wurde die Marine-Funkspruchstation in Sebenico dem öffentlichen Verkehr übergeben. Sie hat wie die von Pola eine Reichweite von 500 km.

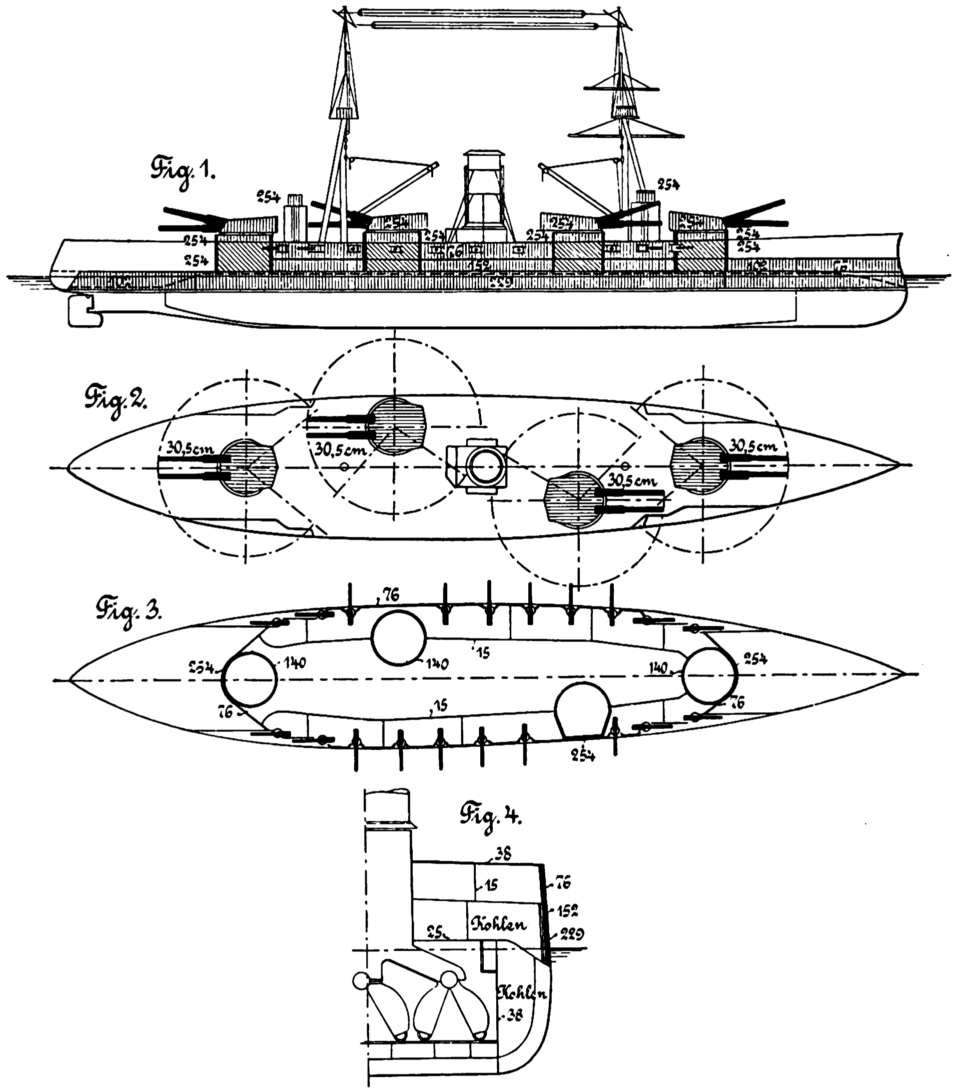
⚜

Spanien. Über den Stand der von der Sociedad Española de Construccion, hinter der die englischen Firmen Armstrong, Vickers und John Brown & Co. stehen, unternommenen Arbeiten zum Neu- und Wiederaufbau der spanischen Flotte werden in der Zeitschrift »Engineering« folgende Angaben gemacht:

Linienschiffe: Die drei neu zu bauenden Linienschiffe erhalten die Namen „España", „Alfonso XIII" und „Jaime I". Von diesen sind „España" am 5. Dezember 1909 und „Alfonso XIII" am 23. Februar 1910 in Ferrol auf Stapel gesetzt

Digitized by Google

und in 3 und 4 Jahren fertigzustellen. Das dritte, erst in 6 Jahren abzuliefernde Schiff ist noch nicht begonnen. Allgemeine Baudaten: Deplacement 15 698 Tonnen, Länge zwischen den Perpendikeln 132,6 m, Breite 24 m, Tiefgang 7,8 m. Armierung: zehn 30,5 cm-Geschütze L/50, zwanzig 10,2 cm-SK, keine Torpedorohre. Die Geschützaufstellung sowie die Anordnung des Panzerschutzes ist aus den nachstehenden Skizzen ersichtlich.



„España".

Die Feuerhöhe der leichten Artillerie beträgt 4 m. Der Gürtelpanzer ist mittschiffs 229 mm stark und nach vorn und achtern auf 102 mm verjüngt. Über dem Gürtel liegt ein Zitadellpanzer von 152 mm Stärke, nach hinten mit dem achteren Turm abschließend, nach vorn bis auf 76 mm verjüngt, und über diesen eine die

Digitized by Google

gesamte leichte Artillerie umfassende Zentralkasematte mit 76 mm Panzerschutz und 15 mm starken Splitterschotten. Als Unterwasserschutz dient ein sich über die ganze Ausdehnung der Maschinen- und Heizräume erstreckendes Längsschott von 38 mm Stärke. Zwei Panzerdecks von 25 und 38 mm Dicke. Barbetten, Geschütz- und beide Kommandotürme sind 254 mm stark gepanzert.

Die Schiffe erhalten Yarrow-Kessel und Parsons-Turbinen mit vier Wellen, für den Vorwärtsgang an den Mittelwellen Hochdruck- und Mitteldruckturbinen, an den Seitenwellen Niederdruckturbinen. Für Rückwärtsgang sind an den Mittelwellen Hochdruckturbinen, an den Seitenwellen Niederdruckturbinen vorhanden, letztere in denselben Gehäusen wie die Vorwärtsturbinen. Die Geschwindigkeit soll 19,5 kn, die Dampfstrecke bei ökonomischer Fahrt 7500 sm betragen.

Die Schiffe haben also eine etwas schwerere Armierung als die amerikanische „Michigan", übertreffen diese auch an Geschwindigkeit bei einem um rund 2000 Tonnen kleineren Deplacement. Diese Gewichtsersparnis hat im wesentlichen der Panzerschutz tragen müssen, der für Linienschiffe entschieden zu schwach geraten ist.

Kanonenboote: Von den vier in Cartagena zu bauenden Kanonenbooten ist eins, „Recalde", nahezu fertig, ein zweites, „Laya", steht in den Spanten. Die beiden letzten, „Bonifaz" und „Lauria", werden begonnen, sobald die Hellinge frei werden. Baudaten: Länge 61 m, Breite 9,1 m, Deplacement 813 Tonnen; Armierung: vier 7,6 cm-SK und drei Maschinengewehre; Yarrow-Kessel, Kolbenmaschinen von 1100 PS, Geschwindigkeit 13 kn.

Torpedobootzerstörer: Der Bau der drei Torpedobootzerstörer „Bustamente", „Villamil" und „Requesens" ist noch nicht begonnen, da sie erst in 3 Jahren zu liefern sind. Baudaten: Länge 67,1 m, Breite 6,7 m, Deplacement 376 Tonnen; Armierung: fünf 5,7 cm-SK, zwei 45 cm-Torpedodeckrohre; Parsons-Turbinen von 6250 PS, Geschwindigkeit 28 kn.

Torpedoboote: Von den geplanten vierundzwanzig Torpedobooten sind drei im Bau. Konstruktionsdaten: Länge 50,3 m, Breite 5 m, Deplacement 183 Tonnen; Armierung: drei 4,7 cm-SK, drei 45 cm-Torpedorohre; Parsons-Turbinen von 3700 PS, Geschwindigkeit 26 kn.

Von sonstigen Arbeiten sind zu erwähnen die Fertigstellung des geschützten Kreuzers „Reina Regente", dessen Kiellegung im Jahre 1900 stattgefunden hat und der jetzt, also nach einer Bauzeit von 10 Jahren, endlich probefahrtsbereit ist. Das alte Linienschiff „Pelayo" erhielt neue Kessel und Schornsteine. Das in Ferrol in Bau befindliche Trockendock soll ausreichen für Schiffe von 183 m Länge, 30,5 m Breite und 12,2 m Tiefgang.

Brasilien. Neubauten. Das dritte Linienschiff des Flottenprogramms vom Jahre 1906, „Rio de Janeiro", das bei Armstrong, Whitworth & Co. in Bau gegeben ist, soll nach Angaben in der englischen Presse bei einer Länge von 199,6 m, einer Breite von 28 m und einem Tiefgang von 7,9 m ein Deplacement von etwa 32 000 Tonnen erhalten. Die Hauptarmierung wird aus zwölf 35,6 cm-Geschützen bestehen; außerdem erhält das Schiff vierzehn 15 cm-SK, vierzehn 10,2 cm-SK, drei 5,7 cm-SK als Landungsgeschütze, sechs Maschinengewehre und drei 45 cm-Torpedorohre. Die Maschinen, Parsons-Turbinen mit vier Wellen, werden bei Vickers Sons & Maxim gebaut. Geschwindigkeit 22,5 kn. Die Bauzeit beträgt von der vor kurzem erfolgten Kiellegung an 2 Jahre. Baukosten etwa 59 Mill. ℳ.

Digitized by Google

Nach Nachrichten aus argentinischer Quelle hat der in England gebaute Scout „Bahia" auf der Überfahrt nach Brasilien schwere Maschinenhavarie gehabt und ist in Schlepp eines englischen Dampfers in Espiritu Santo angekommen.

Von den zehn bei Yarrow gebauten Zerstörern hat der achte, „Santa Catharina", die Ausreise nach Brasilien angetreten. Das zehnte Boot, „Sergipe", erledigte Anfang Juli die Probefahrten. Durchschnittsgeschwindigkeit bei der 3stündigen Volldampffahrt 27,605 kn.

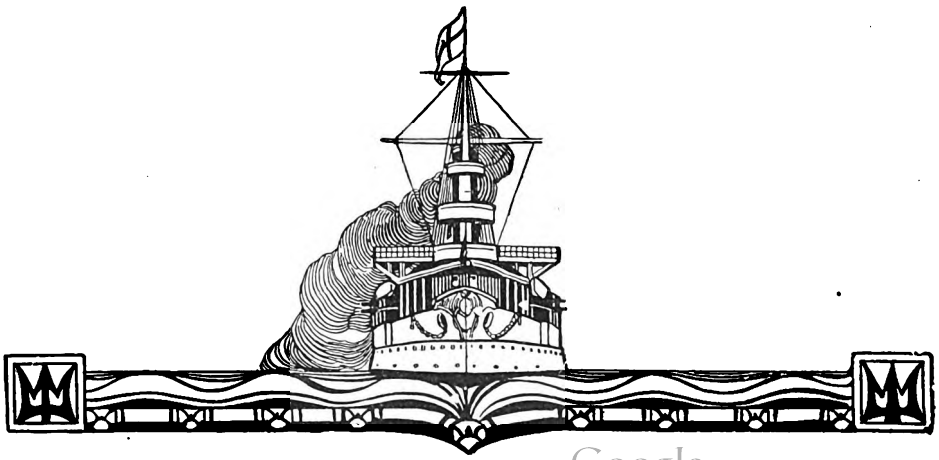
Das bei Vickers Sons & Maxim gebaute Schwimmdock (Tragfähigkeit 22 000 Tonnen) ist Anfang Juli in Schlepp von zwei holländischen Dampfern von Barrow nach Rio de Janeiro in See gegangen.

⚜

Argentinien. Die neuen Zerstörer erhalten folgende Namen: die in Deutschland in Bau befindlichen: „Catamarca", „Cordoba", „Juguy", „La Plata"; die in Frankreich in Bau befindlichen: „Mendoza", „Rioja", „Salta", „San Juan"; die in England in Bau befindlichen: „San Luis", „Santa Fé", „Santiago", „Tucuman".

⚜

Chile. Die Marinevorlage ist am 30. Juni vom Senat angenommen und die Marinekommission in London hat Anweisung erhalten, bis zum 15. August Angebote für den Bau eines Linienschiffes von 20 000 Tonnen, vier Hochsee-Torpedobootzerstörern und zwei Unterseebooten einzufordern.



Digitized by Google

Verschiedenes.

Brassey's Naval Annual 1910.

Das alljährlich zu Anfang Juni erscheinende »Naval Annual« liegt für das Jahr 1910 vor und soll, wie immer, in dieser Zeitschrift eine kurze Besprechung erfahren.

In der Vorrede wird betont, daß die Vorbereitungen für die diesjährige Veröffentlichung unter einem ungewöhnlichen Druck gestanden hätten; Arbeiten, die sonst drei Monate Zeit beanspruchten, hätten in wenigen Wochen erledigt werden müssen, da der Herausgeber während des Winters längere Zeit in Südafrika gewesen sei. Wäre dies nicht ausdrücklich erwähnt worden, so wäre wohl kein Leser des Werks auf diesen Verdacht gekommen, denn unsers Erachtens ist gegen die Vorjahre kein Unterschied festzustellen, weder in bezug auf Umfang und Reichhaltigkeit an lesenswerten Artikeln noch auf Sorgfalt beim Zusammentragen des statistischen Materials. Im Gegenteil: wir möchten beinahe den vorliegenden Band inhaltlich höher einschätzen als manche seiner Vorgänger.

Gliederung, Einteilung und Reihenfolge des Stoffes sind nach früherem Muster erfolgt.

Der erste Teil enthält verschiedene recht interessante Arbeiten fachwissenschaftlicher und marinepolitischer Natur, von denen die wichtigsten später näher besprochen werden sollen. Der zweite (statistische) Teil umfaßt, wie gewöhnlich, die Schiffslisten und -pläne der seefahrenden Nationen. Der dritte Teil ist ebenfalls wie sonst dem Kapitel „Geschütz und Panzer" gewidmet, während der vierte und letzte Teil sich mit den Budgets der Hauptseemächte beschäftigt und mit der Wiedergabe eines Vortrags schließt, den Lord Brassey auf seiner Südafrika-Reise vor dem Zweigverein des englischen Flottenvereins in Kapstadt gehalten hat.

Der Leitartikel, enthalten im ersten Kapitel des ersten Teils, ist vom Herausgeber selbst verfaßt und »British Navy« betitelt. Der Verfasser stellt mit aufrichtigem Bedauern fest, daß zum ersten Male seit einer langen Reihe von Jahren die Marine „in die Arena der englischen Parteipolitik gezerrt" worden sei, daß während der Parlamentsverhandlungen des letzten Frühlings von der Opposition übertriebene Angaben über die angebliche Schwäche der englischen Flotte und Versuche gemacht worden seien, während der allgemeinen Wahlen die Flotte zu oft für parteipolitische Zwecke zu benutzen.

Bei Besprechung der Fortschritte im englischen Linienschiffsbau werden die Haupteigenschaften der modernsten Schlachtschiffe verschiedener Nationen in einer tabellarischen Übersicht miteinander verglichen. Dieser Vergleich soll wohl hauptsächlich dartun, daß der englische „St. Vincent"-Typ nicht schlecht dabei abschneidet. Es wird besonders betont, daß die Geschwindigkeit dieses Schiffes derjenigen der „Nassau" um 1 kn überlegen sei, trotz etwa gleicher Anzahl Pferdestärken. Dies wird auf das günstigere Verhältnis von Länge zu Breite beim „St. Vincent" zurückgeführt. Bezüglich Bewaffnung wird — wie schon seit Jahren — wiederum betont, daß das deutsche 28 cm-Geschütz dem englischen 30,5 cm-Geschütz an Leistungsfähigkeit nicht gleichkomme. Auf der anderen Seite freilich bringt Brassey seine Bedenken gegen den Fortfall der Mittelartillerie auf den englischen Typen rückhaltlos zum Ausdruck, indem er vor der Annahme warnt, daß die Zukunftsschlacht meist auf große Entfernungen entschieden werde. Bei unsichtigem Wetter oder zur Herbeiführung der Entscheidung würden Gefechtsentfernungen vorkommen, wo doch die Mittelartillerie ein ernstes Wort mit-

Digitized by Google

zusprechen habe, wo »the broadside fire of 6-in. guns might have a serious influence on the result of an action«.

Für den „Orion" werden — allerdings mit Vorbehalt — folgende Daten gegeben: 22 500 Tonnen, 545 Fuß lang, 88 Fuß breit; 27 000 HP, 21 kn. Die fünf 30,5 cm-Doppeltürme sollen alle auf der Mittschiffslinie stehen. Mit unverkennbarem Bedauern stellt Brassey fest, daß das Kaliber dieser Geschütze noch nicht erhöht sei, obwohl ein stichhaltiger Grund dagegen nicht vorliege.

Bei Besprechung der englischen Kleinen Kreuzer wird die schwache Armierung der „Bristol"-Klasse (zwei 15 cm- und zehn 10 cm-Geschütze) als »the weak point« bezeichnet und der Ansicht Ausdruck verliehen, daß die Geschwindigkeit zwar das Hauptelement eines zum Handelsschutz bestimmten Kreuzers sei, diese dürfe aber nicht zu sehr auf Kosten der Offensivkraft bevorzugt werden: »It is useless to be able to overtake your enemy if you cannot fight him when you catch him.« Mit Genugtuung wird dann aber festgestellt, daß die Kreuzer des Programms 1909/10 diesen Nachteil nicht mehr aufweisen; sie sollen acht 15 cm-Geschütze bei gleicher Geschwindigkeit erhalten. Nach einem ziemlich vernichtenden Urteil über den „Swift"-Typ (»she represents a type which is most unlikely to be repeated«) wird der Fortschritte auf dem Gebiete der Küstenverteidigung und Hafenanlagen gedacht und über die jetzige Einstellungsart des Seeoffizierersatzes einiges gesagt.

Von der Einrichtung eines Admiralstabes an Land will der Verfasser nichts wissen; er weist in dieser Beziehung auf den ausführlichen Artikel hin, der aus der Feder des Admirals Sir Cyprian Bridge stammt und späterhin näher betrachtet werden soll. Gegen Schluß des Kapitels gewährt der Verfasser noch der Frage der Beteiligung der Kolonien an der Verteidigung des britischen Reichs breiten Raum. Im Prinzip zollt er den Kolonien Dank und Anerkennung für die jüngsten Anstrengungen zur Schaffung einer kolonialen Flotte, nur das Vorgehen Kanadas findet seine Billigung nicht; die Selbständigkeitsbestrebungen dieser Kolonie hinderen daran, daß dieses große Werk vollkommen und ideal durchgeführt werde. Ihm schwebt »a single Imperial Fleet under one control« vor, und er gibt der Hoffnung Ausdruck, daß schließlich auch Kanada sich dem großen Rahmen dieser patriotischen Bewegung einfügen werde.

Zum Schluß wird dem von seinem Posten als Erster Seelord zurückgetretenen Admiral of the Fleet Lord Fisher ein warm empfundener Nachruf gewidmet und gleichzeitig die Ernennung des Admirals Sir Arthur Wilson zu dessen Nachfolger mit besonderer Genugtuung erwähnt. —

Das zweite Kapitel ist den fremden Marinen vorbehalten geblieben und von einem langjährigen Mitarbeiter des »Naval Annual«, John Leyland, verfaßt. In großer Breite wird zu Anfang die französische Marine behandelt. Daß das neue Flottengesetz eine eingehende Besprechung daselbst erfährt, ist natürlich. Wir enthalten uns eines weiteren Eingehens darauf, weil erst eins der letzten Hefte dieser Zeitschrift sich ausführlich damit befaßt hat. Mit einem gewissen Gefühl von Mitleid werden zum Schluß einige Stellen aus französischen Fachblättern angeführt, die mit Bedauern feststellen, daß die französische Marine trotz des kommenden Gesetzes scheinbar endgültig darauf verzichtet habe, seine frühere Stellung unter den führenden maritimen Staaten wiederzugewinnen. Freilich versäumt der weitere Text auch nicht hervorzuheben, daß das vom französischen Marineminister aufgestellte Programm das „Minimum" von dem bezeichnet, was zu fordern sei, und betont, daß das Flottengesetz ebenso „elastisch" sein würde wie das deutsche.

An die französische Marine schließt sich die deutsche. Nach einigen einleitenden Worten über den Fortgang der deutschen Neubauten wird der „Nassau"-Typ etwas schärfer unter die Lupe genommen. Wir können es dem Urteil der Allgemeinheit

Digitized by Google

überlassen, zu entscheiden, ob die hier gefällte harte Kritik über diesen Typ berechtigt ist. Unzweifelhaft ist auf eine Ausnutzung der gesamten Artillerie im reinen Breitseitkampf nach einer Seite kein so großer Wert gelegt, aber es gibt in der ganzen Welt keinen „Dreadnought", der bei gleicher Geschwindigkeit und Defensivkraft so viel an offensiver Kampfkraft pro Tonne Deplacement aufzuweisen hat, wie bei der „Nassau" herausgewirtschaftet worden ist. Schließlich bleibt ja immer das Kriegschiff ein Kompromiß, der unter diesem Gesichtswinkel als mangelhaft, unter jenem als hervorragend bezeichnet werden kann. John Leyland ist bezüglich Bewertung der Mittelartillerie scheinbar anderer Ansicht als Brassey, er bekennt sich schroff zum schweren Einheitskaliber und hält außerdem das deutsche 8,8 cm-Geschütz dem englischen Antitorpedoboot-Geschütz für unterlegen; er sagt über die „Nassau": »The „all-big-gun" principle is violated, the value of the medium guns is doubtful, and the anti-torpedo guns are not equal to those of any of our later ships except the „Dreadnought" herself.«

Es fällt auf, daß in dem sonst gut unterrichteten Jahrbuche wieder von der viel besprochenen angeblichen Beschleunigung des deutschen Schiffbautempos die Rede ist. Es muß dabei allerdings anerkannt werden, daß der Verfasser des betreffenden Artikels, John Leyland, sich bemüht, sachlich zu bleiben und jede Schärfe zu vermeiden. Er gibt sogar zu, daß man die Angelegenheit damals über Gebühr aufgebauscht hat (»too much has been made of the acceleration«).

Wie inzwischen im „Nauticus 1910" (S. 113) näher dargelegt worden ist, entbehren die wiederholten Behauptungen Mr. McKennas über eine Beschleunigung des Bautempos in Deutschland jeder Grundlage. Wenn auf englischer Seite, wie das auch in dem vorliegenden Jahrbuch geschehen ist, immer wieder auf die Erklärung des Staatssekretärs in der Reichstagssitzung vom 29. März 1909 zurückgegriffen wird, in der gesagt ist, daß zwei Schiffe des Etats 1909 aus kaufmännischen Rücksichten bestimmten Privatwerften vorbehaltlich der Genehmigung der notwendigen Mittel durch den Reichstag zugesichert worden seien, so werden die wesentlichsten Punkte dieser Erklärung dabei stets außer acht gelassen. Der Staatssekretär hat ausdrücklich gesagt, daß die kontraktliche Vergebung erst nach der Bewilligung der Schiffe durch den Reichstag erfolgt und daß die Lieferungsfrist vom 1. April 1909 ab noch 36 Monate beträgt. Es wird ferner stets vergessen, daß die Geldbewilligung, von der die Bauzeit direkt abhängig ist, in vier Jahresraten erfolgt, daß also, wenn die Werften rationell wirtschaften wollen — und das müssen sie, wenn ihr Verdienst nicht erheblich leiden soll —, die Bauzeit nicht unter 36 Monate sinken kann. Es handelt sich hier um Millionenobjekte; fehlerhafte Dispositionen in der Anlieferung und Bezahlung würden in kürzester Zeit ungeheuere Zinsverluste zur Folge haben. Die Baufirma muß mit ihren Unter- und Nebenlieferanten (für Material, Geschütze, Panzer usw.) im voraus über die Zeit der Ablieferung genaueste Abmachungen treffen, die mit dem Tempo der Ratenzahlungen, also mit der vierjährigen Periode, in Einklang gebracht werden müssen. Diese Notwendigkeiten würden es, auch vom technischen Standpunkte aus betrachtet, selbst im Kriegsfalle wahrscheinlich unmöglich machen, den Bau eines bereits in Auftrag gegebenen Schiffes wesentlich über die angegebene Zeit hinaus zu beschleunigen. Die Lieferungen für Kriegschiffe sind so umfangreich und erfordern — um nur ein Beispiel zu nennen, bei Geschützen und Panzer — so umfangreiche Vorbereitungen und so viel Zeit, daß eine erhebliche Verkürzung der Bauzeiten, wie sie in England von amtlicher Seite für den Notfall als möglich hingestellt worden ist, technisch als fast unausführbar bezeichnet werden muß. Ob es im Falle eines Krieges, wenn dann ad hoc neue Schiffsbauten vergeben werden, der hochentwickelten deutschen Schiffbauindustrie möglich ist, von vornherein kürzere Baufristen in Aussicht zu nehmen, kontraktlich sicherzustellen und innezuhalten, ist eine

Digitized by Google

ganz andere Frage, die bisher nie zur Diskussion stand, über die Erfahrungen fehlen und die nur durch die Praxis würde entschieden werden können.

Über die Besprechung der italienischen, österreichischen und japanischen Marine ist nichts Bemerkenswertes zu erwähnen.

Ziemlich eingehend wird die Marine der Vereinigten Staaten behandelt. Wir finden hier eine detaillierte Beschreibung der Anordnungsweise von Geschützürmen, Kommandoständen, Masten und Schornsteinen auf den neuesten Schiffen des „Wyoming"-Typs. Man muß es den Amerikanern lassen, daß sie es gut verstanden haben, ihr Mittschiffsprinzip konsequent durchzuführen.

Es schließen sich die zweitklassigen Marinen an, unter denen natürlich Brasilien wegen seines neuen, auf englischem Boden gebauten Schlachtschiffes besonders hervortritt. Nach den Darstellungen des »Naval Annual« muß dieses Schiff („Minas Geraes") in der Tat das Vollendetste darstellen, was man heutigentags verlangen kann. Zur näheren Orientierung sei auf den Originaltext (S. 54 ff.) hingewiesen. —

Im dritten Kapitel werden zusammenfassend die Stärken der Flotten der Hauptseemächte in Vergleich gesetzt, natürlich mit besonderer Berücksichtigung der deutschen und englischen. Es wird mit Befriedigung festgestellt, daß nachdem die neuesten „Dreadnoughts" in die Heimatflotte eingestellt worden sind, jedes Schiff dieses englischen Flottenkörpers, sei es der 1. oder 2. Division, jedem Schiff der deutschen Hochseeflotte — mit Ausnahme der „Nassau"-Klasse — überlegen sei.

Eine Betrachtung des two-Power-standard gibt dem Verfasser Anlaß zu der Feststellung, daß die deutsche und amerikanische Marine zusammen ein erhebliches Übergewicht an Linienschiffen über die englische haben und daß dieses mit den nächsten Jahren immer stärker hervortreten werde; nämlich 1910 sechs, 1911 acht, 1912 zehn. In diesen Zusammenstellungen sind nicht nur die sogenannten „Dreadnoughts", sondern alle kampfkräftigen und als »fit to lie in a line« zu bezeichnenden Schiffe aufgenommen. Dies wird nicht nur hier, sondern auch an späterer Stelle besonders hervorgehoben, und wir sind der Ansicht, daß es als ein erfreuliches Zeichen dafür gelten kann, daß in einsichtigen englischen Kreisen kein Verständnis für die in der Tagespresse, besonders der chauvinistischen, übliche Methode vorhanden ist, bei Vergleichen zwischen der deutschen und englischen Flotte nur nach „Dreadnoughts" zu rechnen und z. B. die kampfkräftigen englischen Linienschiffe der „King Edward"- und „Lord Nelson"-Klasse ohne weiteres auszuschalten. —

Das vierte Kapitel bringt den oben erwähnten Artikel des Admirals Bridge: »Navy War Councils and General Staffs«. Dieser schriftstellerisch sonst hauptsächlich als Taktiker hervorgetretene Admiral hat sich dieses Mal ein ganz anderes, aber nicht weniger interessantes Gebiet ausgewählt. Er will im Prinzip der Auffassung zu Leibe gehen, als könne eine tüchtige, leistungsfähige Flotte ohne eine Art von „Flotten-Kriegsrat" oder „Generalstab der Marine" nicht bestehen. Als echter Engländer aus der alten Schule und Mann der Praxis ist er auf die sogenannte „Kriegswissenschaft" schlecht zu sprechen und bekämpft mit Worten, die an Nüchternheit und herzerfrischender Offenheit nichts zu wünschen übrig lassen, den sogenannten „Katheder-Strategismus". Die Bezeichnung »sience of war« existiert für ihn nicht. Die großen Meister des Krieges sind mit dem Ausdruck „Kriegskunst" vollständig ausgekommen; weshalb sollten wir uns nicht auch damit begnügen! Es sei leider nicht möglich, festzustellen, wem die Ehre gebühre, zuerst behauptet zu haben, »that invincibility in war depends on calling someone „Chief of the General Staff"«. Seit Erscheinen des letzten »Naval Annual« sei in der Öffentlichkeit die Nachricht verbreitet worden, man beabsichtige in der englischen Marine einen ständigen Navy War Council einzurichten. Amateur-Strategen hätten unverzüglich hierin den ersten Schritt zur Schaffung eines Naval War Staff vermutet. Aus dieser Bezeichnungsweise sei dann alsbald ein

Digitized by Google

»General Staff« geworden, ohne daß die Erfinder dieses Ausdrucks eine Ahnung davon gehabt hätten, woher die Bezeichnung „Generalstab" eigentlich käme und was überhaupt ihr eigentlicher Sinn wäre.

Der Admiral befaßt sich dann eingehend mit dem Ursprung der Institution „Generalstab" und weist in klaren Worten nach, daß diese eine spezifisch deutsche Einrichtung sei, begründet in den eigentümlichen Verhältnissen der deutschen Armee. Die einzelnen Kontingente der deutschen Bundesstaaten hätten zwar ihre eigenen Kriegsministerien, aber zur einheitlichen Leitung der ganzen Armee sei natürlich eine oberste Behörde nötig, um die Kriegsvorbereitungen nach einheitlichen Gesichtspunkten zu treffen und im Kriege die strategischen Operationen zu leiten. Der Verfasser erkennt rückhaltlos die großen Verdienste und Leistungen des deutschen Großen Generalstabes an und sagt von ihm mit Bezug auf die Schwierigkeit der militärischen Organisation eines Föderativstaates: »This is a happy solution of what was undoubtedly a perplexing problem presented by the constitutional conditions of a federal state.« Man wird füglich bezweifeln dürfen, ob der preußische Große Generalstab mit diesen Erklärungen für seine Daseinsberechtigung ganz einverstanden ist.

Die folgenden Ausführungen sind nun für den deutschen Seeoffizier besonders interessant; sie beschäftigen sich mit der Entstehung des Admiralstabes der deutschen Marine und führen zu dem Schluß, daß wir gegen Ende des 19. Jahrhunderts mit dem Einsetzen unserer starken maritimen Entwicklung trotz Jugend und Unerfahrenheit zwar richtig erkannt hätten, daß die Leitung der schwimmenden Streitkräfte nicht einer Behörde, wie der „Admiralität", zu unterstellen, sondern daß Verwaltung und militärisches Oberkommando streng zu trennen seien, daß wir aber in der Wahl der Mittel und Wege doch einen »mistake« begangen hätten; wir hätten eine dem Marineminister koordinierte Behörde an Land geschaffen (Admiralstab), dem die „militärische Leitung" der Marine zufalle. Wahrscheinlich hervorgerufen durch die schnelle Entwicklung der Technik und die ständig wachsende Kostspieligkeit der materiellen Herstellung und Erhaltung einer maritimen Streitmacht habe die Verwaltungsbehörde dann ein zu großes Übergewicht über die militärische Leitung bekommen. Dies treffe übrigens nicht nur für Deutschland, sondern für alle Nationen vom fernen Westen bis zu den östlichsten europäischen Staaten zu. Aus diesem Übergewicht der Verwaltung über die militärische Seite sei nun allmählich in der Öffentlichkeit und Presse die Ansicht hergeleitet, die militärisch-strategische Leitung der Flotte müsse mehr in den Vordergrund gerückt werden, und dazu sei ein General Naval Staff nötig.

Ehe wir dem Verfasser weiter folgen, möge zu seiner und anderer mäßig Unterrichteter Beruhigung bemerkt sein, daß er trotz eines einigermaßen richtigen Urteils über Wesen und Entstehung des Großen Generalstabes doch über die unserem Admiralstabe zufallenden Aufgaben scheinbar nicht genügend orientiert ist. Er vergißt, daß die schwimmenden Streitkräfte der deutschen Marine in keiner Weise dem Admiralstabe unterstellt sind, daß das Kommando der Hochseeflotte eine Immediatbehörde ist, die Seiner Majestät dem Kaiser direkt und allein verantwortlich ist für die kriegsmäßige Ausbildung der schwimmenden Streitkräfte und mit dem Admiralstabe der Marine nur insofern zu tun hat, als sie in den großen Fragen der Kriegführung mit ihm auf theoretischem Gebiete zusammenarbeitet, aber auch hier ohne in irgend einem Abhängigkeitsverhältnis zum Admiralstabe zu stehen. Mangel an Raum, vielleicht auch Opportunitätsgründe, verbieten im übrigen, hier zu den unserm Admiralstabe zudiktierten Aufgaben Stellung zu nehmen. Was die Hervorkehrung des Verwaltungselements bei uns betrifft, so braucht nur darauf hingewiesen zu werden, daß an der Spitze des deutschen Reichs-Marine-Amts stets ein aktiver Admiral steht, der aus der Front der Marine hervorgegangen ist und in ständiger Fühlung mit der Front bleibt, so daß niemals zu befürchten ist, daß Verwaltung

Digitized by Google

und Front in ein Verhältnis zueinander gelangen könnten, unter dem die militärisch-strategische Leitung und die disziplinare Ausbildung der maritimen Streitmittel leiden würden.

Admiral Bridge versucht im weiteren zu zeigen, daß eine Art von Admiralstab für die Marine ebenso zwecklos sei, wie die Armee den Generalstab nicht entbehren könne. Ein Admiralstab der Marine sei nichts weiter als ein fünftes Rad am Wagen der „Verwaltungskutsche" und hindere den Fortschritt anstatt ihn zu fördern. Die einzigen Leute, die eine solche Einrichtung freudig begrüßen würden, wären die Papierfabrikanten, die Reglementsdruckereien und die Tintenverkäufer. Der Verfasser überbietet sich weiterhin in Kraftausdrücken, um die Leser von der Widersinnigkeit eines Admiralstabes zu überzeugen, und läßt an dem unsrigen kein gutes Haar, indem er sich dazu versteigt, diese Behörde als ein Werk unerfahrener Pfuscher zu brandmarken. Man kann sich beim Lesen seiner Ausführungen — der englische Originaltext läßt sich in seiner drastischen Weise hier nicht so wiedergeben — des Eindrucks nicht erwehren, daß die Sachlichkeit etwas unter der „Grobheit" leidet; besonders wenn man bedenkt, daß — wie oben bereits erwähnt — unserm Admiralstabe Funktionen und Machtbefugnisse untergeschoben werden, mit denen diese Behörde niemals betraut worden ist. Admiral Bridge spricht also wie der Blinde von der Farbe.

Der Admiral glaubt den Grund für das allmähliche Zurücktreten des militärisch-strategischen Elements — auch in der englischen Marine — in der schnellen Entwicklung der Schiffbautechnik und der Waffen des Seekrieges zu erblicken. In der hinter uns liegenden langen Friedensepoche habe man sich darauf beschränkt, Schiffe zu bauen, ohne ihre Verwendung im Kriege genügend vorzubereiten. Es seien mit der Zeit Flaggen von Nationen auf dem Meere erschienen, die früher nicht an Seemacht gedacht hätten. Ein allgemeines Wettrüsten hätte begonnen; der eine suchte den anderen zu übertrumpfen. Entstände hier eine neue Waffe, so machte sie der andere nach; erhöhte dieser Deplacement, Panzerstärken und Geschützkaliber, so sei jener stumpfsinnig gefolgt. Kurz und gut — *Material* sei überall Trumpf gewesen; das sei das Zeitalter der »Material School«. Auf diesem Wege aber käme man nicht weiter. Man müsse nicht anstreben, neue Erfindungen und Rüstmittel des Rivalen möglichst gut nachzuahmen, sondern durch geeignete Gegenmittel wert- und nutzlos zu machen. Man sei aus diesen Träumereien erst erwacht, als man erkannt hätte, daß es nicht richtig sei, einen fremden Schiffstyp oder eine neu entstandene Waffe zu kopieren, sondern daß es nötig sei, zu erwägen, ob die Einführung einer Neuerung Aussicht auf erfolgreiche Verwendung im Kriege biete. Die Vorbereitungen für den Krieg, das Studium der vorteilhaftesten Verwendungsweise der Seekriegsmittel in Strategie und Taktik seien begraben worden unter dem Wettrüsten und dem gegenseitigen Überbieten in Qualität und Quantität. Dagegen sei ein „Admiralstab" aber nicht das richtige Heilmittel, sondern ein Kriegschiff trage seinen Admiralstab selbst an Bord. Was not tue, das seien nicht Neuerungen, sondern Wiederherstellung alter gesunder Verhältnisse, wo das Schwergewicht bei der militärisch-strategischen Leitung der Flotte ruhe. Man ist, wenn Admiral Bridge nicht auch hierin übertreibt, fast versucht, aus diesen Schilderungen auf Mißstände in der englischen Marine zu schließen, die in diesem Umfange bisher kaum bekannt waren. —

Das fünfte Kapitel enthält Betrachtungen über Schiffstypen und ihre Entstehung; es ist von Vizeadmiral Eardley-Wilmot verfaßt. Wir finden hier eine interessante geschichtliche Entwicklung des englischen Linienschiffs von der Zeit des Krimkrieges bis auf die heutige „Dreadnought", die der Verfasser im Prinzip zurückführt auf jene Ideen, für welche Captain Coles bereits um die Mitte des vorigen Jahrhunderts eintrat. Die Ausführungen bringen zwar eigentlich nicht viel Neues, sie sind aber

Digitized by Google

in ihrer knappen und treffenden Form außerordentlich klar und verständlich. Das Interessanteste ist die Hervorkehrung des Prinzips der Mittschiffsaufstellung der schweren Artillerie, das er warm befürwortet. Die Frage, ob das all-big-gun-battleship oder ein mit Mittelartillerie ausgerüstetes Linienschiff den Vorzug verdiene, entscheidet er zugunsten des ersteren mit der Begründung, daß eine Mittelartilleriearmierung sich stets auf beide Breitseiten verteilen müsse, wodurch im Breitseitkampf die Hälfte dieser Kanonen ausgeschaltet sei. Daher lieber weniger schwere Geschütze auf der Mittschiffslinie, als viele mittlere auf beiden Seiten. Wenn er unter diesem Gesichtswinkel den „Lord Nelson" mit der „Dreadnought" vergleicht und zu einer zweifellosen Überlegenheit der letzteren gelangt, obgleich »some officers have declared their preference for the smaller battleship«, so muß dem doch entgegengehalten werden, daß es wohl keinem Seeoffizier eingefallen ist, einen „Lord Nelson" einer „Dreadnought" vorzuziehen; es hat sich unseres Wissens bei solchen Diskussionen immer nur darum gehandelt, ob es besser sei, mit einer „Dreadnought" oder mit zwei „King Edward" ins Gefecht zu gehen.

Über die Entwicklung des französischen und italienischen Linienschiffs ist nichts zu bemerken. Übergehend zu den Vereinigten Staaten nimmt der Verfasser erneut Gelegenheit, das besonders in dieser Marine betonte Aufstellungsprinzip der schweren Artillerie in der Mittschiffslinie schärfer zu beleuchten. Nicht unerwähnt darf bleiben, daß an dieser Stelle auch amerikanische Urteile über den Wert der Linienschiffsgeschwindigkeit angeführt werden, aus denen man ersieht, welche Gründe jenseits des Atlantik maßgebend waren, diesem taktisch-strategischen Faktor nur eine sekundäre Bedeutung beizumessen.

Die neueren japanischen Typen veranlassen den Verfasser zu recht bemerkenswerten Äußerungen über die Beibehaltung der Mittelartillerie. Wie oben erwähnt, ist er selbst kein Anhänger dieser Waffe, und er hält es für fraglich, ob die Japaner auf Grund ihrer Kriegserfahrungen Veranlassung hätten, die Mittelarmierung beizubehalten. Er führt verschiedene Gründe dagegen an und wirft die Frage auf, weshalb denn die Russen ihre neuen Linienschiffe nur mit schwerer Artillerie armieren, wenn die Mittelartillerie bei Tsuschima die dominierende Waffe gewesen wäre.

Das deutsche Linienschiff nimmt anschließend einen breiten Raum ein. Nach einer kurzen historischen Entwicklungsgeschichte unserer Typen wird die „Nassau" wieder schärfer aufs Korn genommen. „Wenn die Schiffbaukunst", sagt der Verfasser, „nur darin bestände, fremde Typen möglichst gut zu kopieren, und wenn diese Kunst in wenigen Jahren zu erlernen wäre, dann hätte man mehr von dieser Schiffsklasse erwarten dürfen." Er wiederholt hier etwa das, was Leyland in seinem Artikel sagt. Der Wert der Mittelartillerie sei zweifelhaft, zumal da sie zu nahe der Wasserlinie aufgestellt wäre. Anschließend macht der Verfasser zwar doch eine Verbeugung vor diesem Erzeugnis deutscher Schiffsbaukunst — »there is no doubt that these first German Dreadnoughts are fine vessels, and if they exhibit some defects this casts no discredit upon the designers, who had a most difficult task« —, aber trotzdem können wir auch hier nur wiederholen, daß bei der Art und Weise, wie in diesem und den vorhergehenden Artikeln des »Naval Annual« das deutsche Material abfällig beurteilt wird, sich eine gewisse Absichtlichkeit kaum verkennen läßt.

Ohne auf bestimmte Nationen einzugehen, bespricht der Autor weiter die anderen Schiffsgattungen. Der Panzerkreuzer wird kurz abgetan, da er sich doch nur wenig vom Linienschiff mehr unterscheide. Im übrigen sei es ziemlich gleichgültig, wie man ein derartiges Schiff nenne; die Hauptsache sei, was es leisten könne, und in diesem Sinne wäre ein „Inflexible" ebenso gut als Panzerkreuzer wie als Linienschiff zu verwenden.

Den Typ des Kleinen Kreuzers möchte er stärker entwickelt sehen. Ein Schiff

Digitized by Google

dieser Gattung müsse mindestens 5 kn mehr laufen als ein Linien- und Handelsschiff, außerdem seien Seeausdauer und offensive Eigenschaften erforderlich, so daß, um allen Anforderungen zu genügen, eine Wasserverdrängung von wenigstens 7000 Tonnen verlangt werden müsse. Hierzu sei mir die Bemerkung gestattet, daß, wenn den Anregungen des Verfassers in dieser Richtung entsprochen werden sollte, der erste Schritt gemacht wäre, um wieder in das Fahrwasser des früheren englischen großen, ungepanzerten, aber geschützten Kreuzers („Powerful") zu steuern.

Recht bemerkenswerte Ansichten finden wir in dem Abschnitt über die Deplacementsfrage, die ja heute wieder sehr akut geworden ist. Der Raum gestattet kein näheres Eingehen darauf; es sei nur erwähnt, daß Vizeadmiral Eardley-Wilmot sich als Verfechter des kleineren Linienschiffes bekennt, hauptsächlich aus taktisch-artilleristischen Gründen; wohingegen er das sonst oft gegen das »mastodon vessel« vorgebrachte Argument der Torpedogefahr von sich weist. Der heutige Torpedo sei noch nicht schnell genug, um auf große Entfernungen die nötige Treffsicherheit zu haben (merkwürdigerweise ist von dem Torpedobootstorpedo gar nicht die Rede), erst »when someone evolves a missile able to travel under water at a speed of 100 miles an hour for a considerable distance, a radical change in naval construction will doubtless follow«. Dahingegen erblickt er in der Mine eine Waffe von größter Bedeutung, um dem ungeheueren Wachstum der Linienschiffsdeplacements entgegenzuarbeiten; er gründet diese Ansicht besonders auf die vielen schweren Verluste der Russen und Japaner, die ihnen lediglich durch Minen entstanden. Daher lieber mehr kleinere, als wenige große Schlachtschiffe! Captain Mahan von der amerikanischen Marine sei früher dafür eingetreten, daß die Nationen sich lieber über die oberste Deplacementsgrenze als über die Zahl der Schiffe einigen sollten. Eine praktische Ausführung dieser Idee sei nicht so schwer, aber darin würden weder die einzelnen Marinen ihre Befriedigung finden, noch könnten Reibungen untereinander vermieden werden. In dieser wichtigen Frage würde vielmehr in Zukunft der Geldbeutel ein Machtwort sprechen, und soweit Friedenserfahrungen Schlüsse zulassen, so scheine ihm das Pendel der Schiffsbaupolitik in naher Zukunft wieder rückwärts zu schwingen; also Übergang zu kleineren Deplacements.

Wir möchten es für zweifelhaft halten, ob die Prophezeiungen des Verfassers fürs erste in Erfüllung gehen. —

Das sechste Kapitel ist ausschließlich der deutschen Marine gewidmet. John Leyland hat sich hier die Aufgabe gestellt, die Entwicklung der deutschen Flotte, wie überhaupt der ganzen deutschen Marine mit allem, was dazu gehört, einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen. Die sachliche Art, die Abwesenheit tendenziöser Färbung, die leidenschaftslose Sprache — — alles das berührt sehr sympathisch; besonders im Gegensatz zu den vorhergehenden Artikeln. Bezeichnend ist das Leitwort, das er als Motto anführt: „Mit dem Schwert muß auch ein Glaube sein" (einem Aufsatz der „Marine-Rundschau" entnommen). Wir beabsichtigen nicht, auf dieses Kapitel näher einzugehen, da es fast nur Tatsachen, die uns ziemlich bekannt sind, aneinanderreiht. Jedenfalls brauchen wir uns des Zeugnisses, das der Verfasser den deutschen Seeoffizieren und überhaupt den deutschen Seeleuten hier ausstellt, nicht vor der Welt zu schämen; es soll uns ein erneuter Ansporn sein, uns dessen würdig zu beweisen. —

Das siebente Kapitel ist technischen Inhalts (Verfasser: A. Richardson). Während man im Zeitalter der Kolbenmaschinen die Ökonomie einer Kriegschiffsmaschine nach der Menge Kohlen pro indizierte Pferdekraft zu bestimmen pflegte, sind mit Einführung der Turbine neue Gesichtspunkte hinzugekommen, wenn auch der Kohlenverbrauch als Hauptcharakteristikum nach wie vor gilt. Der Ingenieur von heute hat auf mehr Faktoren Rücksicht zu nehmen, wenn er die Wirtschaftlichkeit einer Maschinenanlage prüfen will; hierher gehören nicht nur Kessel, Maschine und Propeller, sondern die Abmessungen

Digitized by Google

des Schiffsrumpfes bei gegebenem Deplacement, die Unterwasserlinien des Schiffes, die Qualität der Kohle, die Verdampfung in den Kesseln, Vorsorge gegen Wärmeverlust in den Dampfrohrleitungen, die thermodynamische Energie der Turbinen und Hilfsmaschinen, der Wert eines hohen Vakuums u. a. m. Alle diese Faktoren werden einzeln genau behandelt, so daß dieses besonders für den Techniker interessante Kapitel verhältnismäßig sehr umfangreich ausgefallen ist. Für den Seeoffizier haben naturgemäß vor allem diejenigen Stellen erhöhte Bedeutung, wo sich Berührungspunkte mit den militärischen Kriegschiffsqualitäten ergeben, doch kann auch der gesamte Inhalt zur Lektüre wohl empfohlen werden. —

Das achte Kapitel enthält einen kurzen, aber inhaltreichen Aufsatz über „die Vorherrschaft im Adriatischen Meer". Es ist hier zum dritten Male John Leyland, der die Feder nimmt, um das politisch-militärische Verhältnis zwischen Österreich-Ungarn und Italien näher zu beleuchten. Er erzählt uns, wie Bismarck die Besitzergreifung von Tunis durch Frankreich begünstigt hätte, um dadurch Italien gegen die Franzosen mißtrauisch zu machen und die römische Politik an den Zweibund heranzuziehen zur Schaffung des heute noch bestehenden Dreibundes. Die weiteren, nicht ganz von einer gewissen Leidenschaft freien und von einer leicht zu erratenden Absicht getragenen politischen Ausführungen sollen zeigen, wie eine allmähliche Entfremdung zwischen Österreich und Italien eingetreten, „daß Lissa bei den Italienern noch nicht in Vergessenheit geraten sei". Es sei ein offenes Geheimnis, daß sich Italien heute weniger zum Dreibund als zu einer anderen politischen Konstellation hingezogen fühle und daß die Land- und besonders die Seerüstungen der beiden Adria-Mächte deutlich auf ein Wiederaufleben des alten Antagonismus schließen lassen. Die Haltung der deutschen Regierung in dieser Frage bleibt natürlich nicht unerwähnt, wobei der Verfasser der Ansicht Ausdruck verleiht, daß Deutschland nichts weniger wünsche als eine Erstarkung der italienischen Flotte, weil es darin eine Bedrohung seiner im Verein mit Österreich durchzuführenden Orientpolitik erblicken würde. Der Kampf um die Vorherrschaft in der Adria werde geschürt durch die beiderseitige Presse, und so bilde, nächst der durch die deutsche Flotte hervorgerufenen Unsicherheit im nördlichen Europa, die österreich-italienische Frage den Brennpunkt der heutigen europäischen Politik. — Es folgt eine Erörterung über die Stellung der beiden Rivalen, über die gegenseitigen Verdächtigungen, die zu immer weiter gesteigerten Rüstungen führten; schließlich werden die stationären Grenz- und Küstenverteidigungsmittel sowie die beiderseitigen Seestreitkräfte tabellarisch einander gegenübergestellt und dabei hervorgehoben, daß die italienische Flotte zunächst noch das Übergewicht habe. Aber auch für die nächste Zukunft sei die maritime Hegemonie Italiens gesichert, da seine „Dreadnoughts" bereits im Bau seien, während die projektierten sechzehn österreichischen noch auf dem Papier ständen.

Zum Schluß meint der Verfasser, daß zwar im Laufe der nächsten Jahre das politische Gesicht Europas durch andere Konstellationen ein verändertes Aussehen bekommen könnte — Erstarken der französischen, türkischen und russischen Flotte, letztere vielleicht ohne die Dardanellen-Fessel —, aber daß auf jeden Fall England alle Ursache hätte, ein wachsames Auge auf das Mittelmeer zu halten. —

Im neunten Kapitel behandelt Chas. N. Robinson das Thema: »The Dominions and Imperial Defence. Their resources for naval shipbuilding and equipment«; es umfaßt nicht weniger als 36 Druckseiten, woraus man auf die Gründlichkeit schließen kann, mit der die heute besonders brennende Frage der Heranziehung der Kolonien zur Verteidigung des britischen Imperiums behandelt wird. Wir müssen es uns versagen, auf dieses Kapitel näher einzugehen, und können hier auf „Nauticus 1910" verweisen, der die gleiche Frage eingehend behandelt; es schließt mit dem

Digitized by Google

Ausdruck der Hoffnung, daß dies Problem in naher Zukunft seiner praktischen Lösung entgegengehen möge. —

Der erste Teil des Buches schließt mit dem zehnten Kapitel, das sich mit einer ganz anderen Frage befaßt. Es handelt sich um die Beseitigung eines beklagenswerten Mißstandes in der englischen Handelsmarine. Der Verfasser, Alan Field, forscht nach den Ursachen des unzweifelhaft herrschenden Mangels an tüchtigen, gesunden und charakterfesten jungen Matrosen für die englischen Handelsschiffe. Wenn heutzutage immer noch das fremdländische Element an Bord der englischen Schiffe so stark ist, so liegt das, sagt der Verfasser, weniger daran, daß die Schiffseigentümer den Fremden an sich vorziehen, sondern es hat seinen Grund in der ungenügenden Heranziehung und Vorbildung des jungen Nachwuchses und in dem daraus sich ergebenden geringen Angebot tüchtiger junger Seeleute. Er weist auf die seit einer Reihe von Jahren bestehende »Lancashire and National Sea-Training Homes« als das geeignetste Institut zur Vorbildung guter Schiffsjungen und Handelsschiffsmatrosen hin und erblickt in einer stärkeren Besucherzahl dieser nützlichen Einrichtung einen großen Schritt vorwärts zur Lösung des vorliegenden Problems. Der Artikel ist besonders für die öffentliche Meinung in England geschrieben, hat daher trotz mancher gesunder Ansichten und beherzigenswerter Anregungen kein so hohes Interesse für den Außenstehenden. —

Der zweite Teil enthält nach bekanntem Muster das statistische Material, und zwar in gewohnter Reichhaltigkeit und Ausführlichkeit. Es umfaßt zur ersten Hälfte die Schiffslisten, zur zweiten die Schiffspläne aller maritimen Staaten. —

Der dritte Teil, „Geschütz und Panzer", bietet, wie in den früheren »Naval Annuals«, auch dieses Mal wieder viel des Interessanten für den Seeoffizier und besonders für den Artilleristen. Die Kaliberfrage bei der schweren Artillerie steht voran. Soll man die Zahl der 30,5 cm-Geschütze auf den Zukunftstypen erhöhen oder lieber weniger Geschütze von größerem Kaliber aufstellen? Unter Berufung auf gleichlautende ausländische Urteile bekennt sich der Verfasser als Freund der Kalibersteigerung und kündigt an, daß die nächsten englischen Linienschiffe das 34 cm-Geschütz erhalten werden. Die Frage „Gemischte oder nur schwere Armierung?" wird nur kurz gestreift, ihre Erörterung bringt nicht viel Neues. Bezüglich der Antitorpedobootartillerie wird gesagt, daß man von der Absicht, an Stelle des 10 cm-Kalibers in Zukunft das 12 cm-Kaliber einzuführen, wieder abgekommen sei; diese Maßnahme sei zu begrüßen, denn bei dieser Geschützgattung käme es weniger auf Geschoßgewicht als auf Feuergeschwindigkeit an, und diese sei beim 10 cm-Geschütz noch groß genug.

Die Art der Aufstellung der schweren Artillerie wird in ihrer Mannigfaltigkeit bei den verschiedenen Nationen erörtert, aber ohne daß der Verfasser sein eigenes Urteil in dieser Richtung abgibt. — Der elektrische Antrieb für die Richtmechanismen der schweren Artillerie wird auf Grund der „Invincible"-Erfahrungen als unzweckmäßig bezeichnet, die neueren englischen Schiffe bekommen wieder hydraulischen Antrieb für die Artillerie; die alten hydraulischen Anlagen werden durch Verbesserungen — wahrscheinlich der Schieberkonstruktionen — auf die Höhe gebracht. Durchblasevorrichtungen sollen, soweit noch nicht geschehen, für alle Geschütze vom 15 cm-Kaliber abwärts eingeführt werden, um Nachflammer zu vermeiden.

Was die Geschoßfrage anbetrifft, so soll es der Firma Firth and Sons im vergangenen Jahre gelungen sein, ein panzerbrechendes Geschoß zu konstruieren, das bei $4^1/_2$ Prozent Brisanzladung Panzerplatten von Kaliberstärke, ohne zu Bruch zu gehen, zu durchschlagen vermag. Die Entfernung, auf die dem Geschoß diese Fähigkeit noch zugesprochen wird, ist freilich nicht angegeben. Die englische Geschoßindustrie,

Digitized by Google

auch solche für Steilfeuergeschütze, soll im letzten Jahre bedeutende Fortschritte gemacht haben.

Über das englische Kordit wird Neues nicht berichtet, es wird nur auf den bezüglichen Abschnitt der Parlamentsverhandlungen hingewiesen, der den Lesern dieser Zeitschrift bekannt sein dürfte.

Die Feuerleitungsapparate sollen — und das ist bemerkenswert — auf den englischen Schiffen noch nicht zur Zufriedenheit arbeiten; verschiedene Systeme würden zur Zeit ausprobiert, aber ohne daß bis jetzt ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielt worden wäre. Besonders diejenigen für den Nachtkampf scheinen noch sehr unvollkommen zu sein, aber der Verfasser tröstet sich mit dem Gedanken, daß das moderne große Linienschiff ja doch nicht imstande sei, sich selbst gegen Torpedobootsangriffe genügend zu schützen; es bedürfe dazu doch der Begleitung von eigenen Torpedobooten, wie dies auch in dem jüngsten Vortrag des Kontreadmirals Bacon*) zum Ausdruck gebracht worden sei.

Über die Entwicklung der Fernrohrvisiere, der Torpedo- und Minenwaffe, der Luftschiffwaffe und ihrer Bekämpfung mit Geschützen sowie über die Fortschritte in den Hauptstätten der englischen Kanonenindustrie werden verschiedene Angaben gemacht, auf die hier nicht näher eingegangen werden soll.

Es folgen die fremden Staaten. Von dem amerikanischen 30,5 cm-Geschütz L/50 wird gesagt, daß es bei 850 Pfund Geschoßgewicht, 1000 m Anfangsgeschwindigkeit und etwa 17 000 Metertonnen Mündungsenergie auf 17 000 Yards nur eine Längenstreuung von 100 Yards aufweise. Admiral Mason, Chief of the Bureau of Ordnance, habe von diesem Geschütz gesagt, es sei »much more powerful than any guns now afloat«. Die amerikanische Panzerplattenindustrie wird ziemlich eingehend besprochen und dann zu Frankreich übergegangen, wo im Mittelpunkt des Interesses die Geschoßfrage (Typ »alourdi«) steht. Einzelheiten über die „Jéna"-Schießversuche, die einen breiten Raum einnehmen, brauchen hier nicht wiederholt zu werden.

Über die Fortschritte in Deutschland auf dem Gebiete des Geschütz- und Panzerplattenmaterials wird auffallend wenig gesagt. Der bekannte Streit um die Über- oder Unterlegenheit des deutschen 28 cm-Geschützes gegenüber dem englischen 30,5 cm-Geschütz wird hier zum dritten Male im vorliegenden Bande diskutiert, ohne daß neue Gesichtspunkte oder Folgerungen zu verzeichnen wären. Interessant ist die Nachricht, daß Krupp sich mit der Konstruktion eines 34,5 cm-Rohres befasse, was uns bisher unbekannt war.

Mit Österreich-Ungarn und Italien schließt dieses Kapitel sowie der ganze dritte Teil ab. Bemerkenswerte Punkte aus diesem kurzen Text sind nicht hervorzuheben. —

Der vierte und letzte Teil beschäftigt sich mit den Marinebudgets der Hauptseemächte, er ist hauptsächlich statistischer Natur, enthält viele ausführliche tabellarische Übersichten und ist besonders als Nachschlagewerk zu empfehlen. Die englische Marine steht an erster Stelle und ist vom Ersten Lord der Admiralität, Mr. Reginald McKenna, selbst behandelt. Wir finden hier eingehende Ausführungen über die Fortschritte im Schiffbau, im Fischereiwesen, in der Verwaltung; über die Dislokation der englischen Seestreitkräfte und ihre Organisation, Flottenmanöver, Küstenverteidigung u. a. m. Es schließen sich Zusammenstellungen über die Ergebnisse der Gunlayers' tests an sowie nähere Angaben über die Fortschritte im gefechtsmäßigen Schießen.

Das österreichische Marinebudget scheint neuerdings in England besonderes

*) Vergl. Marine-Rundschau, Maiheft 1910, S. 585.

Digitized by Google

Interesse zu finden, es steht an zweiter Stelle. Es folgen Frankreich, Deutschland, Italien, Japan, Rußland und die Vereinigten Staaten.

Das französische Flottengesetz, obwohl vorher schon eingehend behandelt, ist nochmals in einem besonderen Kapitel enthalten, worauf das »Naval Annual« abschließt mit der Wiedergabe eines Vortrags, den Lord Brassey am 22. Dezember 1909 in der City Hall in Kapstadt vor dem dortigen Flottenverein gehalten hat. Die Mitglieder des Vereins, sagt der Vortragende, sind durch pessimistische Schriften und Reden in Aufregung versetzt worden. Ich bin nicht hier als »alarmist«, auch nicht »as a wild man«. Wir wollen keine unvernünftigen Forderungen für die englische Flotte stellen, unser Blick ist nicht auf die große westliche Republik gerichtet. England und Amerika sind durch den weiten Atlantik getrennt, wir haben keine Veranlassung zu Reibungen. Was Deutschland betrifft, so wird es zwar immer zu Vergleichen mit uns herangezogen, aber »it is not because there is cause or probability of war«. Wir wollen nicht vergessen, daß wir in den großen Schlachten der Geschichte zusammen Schulter an Schulter gekämpft haben. Im Handel sind wir zwar Konkurrenten, aber es ist ein vornehmer Wettbewerb, der zwischen uns besteht. In Deutschland sind gewaltige Anstrengungen auf schiffbaulichem Gebiete gemacht worden. Um den two-Power-standard aufrechtzuerhalten, müssen jährlich sechs „Dreadnoughts" auf Stapel gelegt werden. Ein Rückblick auf die letzten 10 Jahre zeigt uns, daß die Ausgaben für die englische Flotte ungeheuer gestiegen sind, sie betragen heute doppelt soviel wie in Deutschland. Man müßte zwar einen größeren Vorsprung haben, aber man solle nicht sagen, daß unfähige Männer in der Admiralität gesessen hätten. Es waren ausgezeichnete Männer, denen man den heutigen Stand der englischen Flotte verdanke. Die Zahl der englischen Schiffsbesatzungen ist von 1901 bis 1910 auf 128 000 Köpfe gestiegen, in Deutschland auf 54 000. Das Übergewicht ist groß, aber es kommt auch auf die Menschen an. »Battles, as Admiral Custance has truly said, are won by men and not by ships.« Das habe man besonders im letzten Kriege gesehen, wo Japan trotz Unterlegenheit an Schiffszahl und Menschen glänzend siegte.

Es folgt darauf ein Stärkevergleich zwischen der deutschen und englischen Flotte, mit dem Ergebnis, daß im Jahre 1912 »the British Navy will be up to a two-Power-standard in „Dreadnoughts"«. Einschließlich „Lord Nelson" und „Agamemnon" sowie fünf Linienschiffskreuzern würde England dann zwanzig Schlachtschiffe haben gegenüber dreizehn deutschen. Im weiteren betont Lord Brassey ausdrücklich, daß es verkehrt sei, bei derartigen Vergleichen nur von „Dreadnoughts" zu sprechen. »Every vessel must be deemed capable of doing service until condemned as obsolete.« Diese vernünftige Auffassung berührt sympathisch; ja er betont auch zum Schluß nochmals, wie stark die englische Flotte in bezug auf ihre Pre-»Dreadnoughts« sei: There is a noble fleet of Pre-»Dreadnoughts« battleships and cruisers which should certainly not be excluded in estimating our position as we stand to-day.

An Panzerkreuzern sei die englische Flotte immer noch weit überlegen; aber mit den Torpedobootzerstörern wäre Deutschland den Engländern dicht auf den Fersen.

Der Vortrag schließt mit dem Ausdruck der Anerkennung und des Dankes an die englischen Kolonien, die in letzter Zeit durch die Flottenbaubestrebungen der Welt in nachdrücklichster Weise die Einigkeit des britischen Imperiums vor Augen geführt hätten. Britisch-Südafrika sei hieran zwar nicht beteiligt, aber das verlange auch niemand in England. Das Erblühen Südafrikas hänge nur ab von der Sicherheit seiner Überseeverbindungen; seine politische Unabhängigkeit sei durch das Fehlen einer eigenen Verteidigungsflotte nicht gefährdet, denn diesen Schutz übernehme die

Digitized by Google

englische Flotte, und er sei gekommen, die Südafrikaner zu stärken in ihrem Vertrauen auf die Größe, die Macht und die Politik des englischen Weltreichs. »If need were, we in England are resolved to shed the last drop of our blood in your defence.«

Huning.

Das Marinebudget der Vereinigten Staaten für 1910/11.

Länger als in früheren Jahren hat sich heuer die Beratung über das Flottenbudget hingezogen, und erst ganz kurz vor Schluß der diesjährigen Kongreßtagung ist es zu einer Einigung zwischen beiden Häusern gekommen. Am 8. April hatte das Repräsentantenhaus den Etat verabschiedet und erst am 22. Juni konnte der Senat nach langwierigen Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Ausschüssen seine endgültige Zustimmung aussprechen, so daß der Etat erst einen Tag vor Schluß des Kongresses durch die Unterschrift des Präsidenten Gesetzeskraft erhalten hat. Der Verlauf der Verhandlungen wirft ein ungemein interessantes Licht auf die Art und Weise, in welcher persönliche Einflüsse sich geltend machen und wie sehr gerade diesen die Entscheidung in wichtigen Fragen der amerikanischen Politik zufällt. Den Angelpunkt der Verhandlungen bildete die Frage, ob 1 oder 2 Linienschiffe bewilligt werden sollten. Die an sich anscheinend sehr einfache Beschlußfassung hierüber wurde aber in beiden Häusern sowohl wie in den Verhandlungen zwischen den beiderseitigen Kommissionen dadurch in die Länge gezogen, daß man sein Votum von der Berücksichtigung anderer Interessen auf persönlichem und lokalem Gebiete abhängig machte und Fragen der internationalen Rüstungsbeschränkung wie solche der Reorganisation der Marineverwaltung mit in die Beratung hineinzog. Schließlich gelangte man jedoch zu einer Verständigung, die im wesentlichen nicht nur die Regierungsforderung bezüglich des Schiffsbaues bewilligte, sondern auch noch in Einzelheiten darüber hinausging. Die Marineverwaltung hatte, um dem Verlangen nach Sparsamkeit zu genügen, ihre Neubauforderungen auf 2 Linienschiffe und 1 Werkstattschiff beschränkt, außerdem die Ausführung des Baues von 2 schon früher bewilligten Flottenkohlendampfern beantragt. Das Repräsentantenhaus strich das Werkstattschiff, setzte aber 5 Unterseeboote für die Westküste hinzu, während der Senat den Bau der Unterseeboote bemängelte, dafür aber 6 große Torpedobootzerstörer bewilligen wollte. Das schließlich erzielte Übereinkommen setzt den Bau von 2 Linienschiffen, 2 Kohlendampfern, 4 Unterseebooten und 6 Torpedobootzerstörern fest und bewilligt außerdem noch 445 000 Dollars für den Bau eines Halbunterseebootes, wenn ein solches der Marineverwaltung in kriegsbrauchbarem Zustande geliefert wird. Für jedes Linienschiff ist der Höchstpreis auf 6 Millionen Dollars (ausschließlich Panzer und Armierung), für den Kohlendampfer auf 1 Million und für jeden Torpedobootzerstörer auf 750 000 Dollars angesetzt. Durch diese Bewilligungen, welche die ersten Bauraten der neuen Schiffe sogleich in den Etat einstellen, sind die Etatsforderungen des Marinedepartements, die sich nur auf 114,06 Millionen Dollars beliefen, auf 131,35 Millionen erhöht worden, so daß die Herabsetzung des Etats gegen den des letzten Jahres (136,93 Millionen), die nach der Departementsaufstellung 22,87 Millionen betragen sollte, sich auf 5,58 Millionen beschränkt. Hierbei ist allerdings zu berücksichtigen, daß das Marinedepartement die Kosten für die neubewilligten Schiffe — wie üblich, weil die Neubewilligung noch nicht feststeht — nicht in den Etatsentwurf eingestellt hatte, sondern mit 12,8 Millionen in einem Nachtragsetat forderte. Immerhin ist aber der Kongreß um 4,5 Millionen Dollars über die höchsten Regierungs-

Digitized by Google

forderungen hinausgegangen und damit hat er ausgesprochen, daß der Kongreß sich von keinerlei Abrüstungswünschen beeinflussen läßt, sondern entschlossen ist, den Ausbau der Flotte auf dem bisher eingeschlagenen Wege fortzusetzen. — Die vorgenannten Zahlen beziehen sich immer nur auf das Naval establishment, auf den Unterhalt und Ausbau der Flotte. Zu ihnen treten hinzu die Kosten der Zentralstelle, des Marinedepartements, mit 841 500 (+ 15 800) Dollars und 153 000 Dollars für Druckkosten und Buchbinderarbeiten, die in einem besonderen Kapitel bewilligt werden, so daß der Gesamt-Marineetat der Vereinigten Staaten für das Rechnungsjahr 1910/11 sich stellt auf 132,34 Millionen Dollars = rund 556 Millionen Mark. Darin sind für den Ausbau der Flotte (Increase of the Navy) enthalten 33,77 Millionen Dollars = rund 142 Millionen Mark.

Vergleicht man nun die Etatsforderungen und Bewilligungen für die einzelnen Ressorts, so findet man, daß der Kongreß die Forderungen im allgemeinen als wohlbegründet anerkannt und liberal bewilligt hat. Abgesehen davon, daß größere Ausgaben für die Ausgestaltung der Stationen von Guantanamo (Kuba) und Cavite (Philippinen) mit im ganzen 300 000 Dollars überhaupt abgelehnt worden sind, haben größere Abstriche nur in wenigen Fällen stattgefunden, und die beiden Bureaus, die in früheren Jahren immer die Hauptleidtragenden waren, das Artillerieressort und das Bureau of Yards and Docks, haben im wesentlichen ihre Forderungen bewilligt erhalten, ja das letztere sogar noch mehr als das. Dem Bureau of Ordnance sind allerdings von der beantragten Summe von 110 000 Dollars für die Beschaffung von Handwaffen und Maschinengewehren 85 000 Dollars und von den verlangten 200 000 Dollars für Torpedoversuche 100 000 Dollars gestrichen worden. Dafür hat aber das Bureau of Yards and Docks für die Vervollständigung der Werften und Dockgelegenheiten 1,5 Millionen mehr erhalten. Fernerhin sind für die Marineakademie und die Marineinfanterie beträchtliche Summen für bauliche Erweiterungsarbeiten und ebenso für ein großes Lazarett an den Großen Seen allein 150 000 Dollars bewilligt worden. Die Erhöhung der allgemeinen Unkosten um 30 000 Dollars soll die Marineverwaltung in den Stand setzen, ein neues, übersichtlicheres Abrechnungsverfahren zu erproben. Im übrigen entsprechen die in der anliegenden Zusammenstellung angegebenen höheren Sätze im allgemeinen der Vergrößerung des Betriebes, während die aufgewiesenen Einschränkungen wiederum, soweit sie nicht durch die inzwischen erfolgte Fertigstellung der betreffenden Bauten erklärt werden, dem Bestreben nach Sparsamkeit gerecht werden sollen. Der Verlauf der Verhandlungen und ihr Resultat beweisen jedoch, daß das Streben nach Beschränkung der Ausgaben, die nach der Absicht des Präsidenten im Marineetat allein 10 Millionen Dollars betragen sollte, gegenüber der Gewalt der Tatsachen hat erheblich nachgeben müssen. Ob hierbei die für die Neubauten ausgeworfenen Summen im ganzen ausreichen werden, steht überdies noch dahin, da das Etatsgesetz im Interesse der Arbeiterschaft die Bestimmung enthält, daß bei diesen Bauten nur mit achtstündiger Arbeitszeit gearbeitet werden darf. Es ist zu erwarten, daß durch diese Bestimmung nicht nur Schwierigkeiten mit den Privatbauwerften herbeigeführt werden, sondern daß sich auch die Baukosten nicht unwesentlich erhöhen werden. Um auch die soziale Fürsorge für die Mannschaften zu beweisen, ist die fernere interessante Bestimmung aufgenommen worden, daß von dem Erlöse für an die Mannschaft aus Schiffsbeständen abgegebenen Materialien bis zu 15 Prozent »for the amusement, comfort and contentment of the enlisted force« aufgewendet werden dürfen.

Inwieweit der Kongreß auch in die Einzelheiten des technischen Dienstes einzugreifen sich für berechtigt hält, wird durch die Bestimmung bewiesen, daß das Bureau of Ordnance die zu technischen Versuchen bewilligte Summe (100 000 Dollars) nur verwenden darf, wenn dabei ein Schießversuch mit Panzergeschossen auf Gefechts-

Digitized by Google

Zusammenstellung des Marineetats.

Zweck	Etat 1909/10	Etat 1910/11
	Dollars	Dollars
Gehälter und Löhnung, seemännisches Personal	32 803 487	33 665 536
Remunerationen	868 550	868 550
Allgemeine Unkosten	46 000	76 000
Bureau of Navigation	3 398 781	3 363 454
" " Ordnance	11 878 362	11 363 500
" " Equipment	9 454 581	8 038 300
" " Yards and Docks	1 530 000	1 320 000
" " Medicine and Surgery	424 700	401 500
" " Supplies and Accounts	7 804 284	8 165 070
" " Construction and Repair	9 128 144	9 111 144
" " Steam Engineering	6 846 758	6 281 000
Marineinfanterie:		
Gehälter und Löhnung	4 349 910	3 923 588
Ausrüstung, Quartier, Verpflegung	3 274 900	3 053 446
Marineakademie	534 233	509 168
Marinestation Guam, Unterhaltung und Lepraheim	14 000	14 000
Erweiterungsbauten:		
Bureau of Yards and Docks	4 844 830	6 374 917
" " Navigation: Schulstation Californien	18 446	—
" Rhode Island	79 717	19 700
" Große Seen	413 400	—
" " Ordnance	301 375	259 600
" " Equipment	10 000	10 000
" " Supplies and Accounts	16 000	—
" " Medicine and Surgery	—	150 000
Marineakademie	75 000	148 200
Marineinfanterie	—	117 500
Vergrößerung der Flotte:		
Schiffs- und Maschinenbau	22 766 823	17 175 300
Panzer und Armierung	12 452 772	11 565 122
Ausrüstung	600 000	399 500
Unterseeboote und Torpedoboote	3 000 000	4 334 971
Kohlendampfer	—	300 000
Gesamtsumme	136 935 199	131 350 854

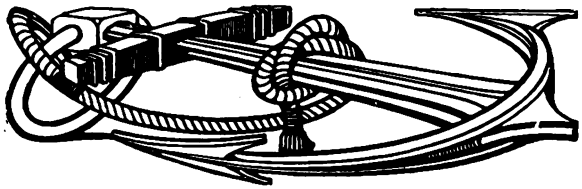
Digitized by Google

entfernung nicht unter 8000 Yards und mit einer Füllung von wenigstens 200 Pfund Sprenggelatine gegen den Gürtel und Turmpanzer eines wirklichen Schiffes stattfindet.

Die bisher dem Bureau of Equipment zustehenden Etatssätze sind auch in diesem Etat für das genannte Bureau ausgeworfen worden, obwohl das Bureau selbst für die Dauer des Etatsjahres durch Zuweisung seiner Obliegenheiten an andere Dienststellen tatsächlich aufgehoben ist; es wird dabei ausdrücklich verfügt, daß die Gelder nur für diejenigen Zwecke verwendet werden dürfen, für welche sie bei dem Bestehen des Bureaus bestimmt gewesen sind.

In weitere Einzelheiten des Etats einzugehen gebricht es an dieser Stelle an Raum und erscheint auch um deswillen unnötig, weil die ganze Etatsaufstellung, wenigstens soweit sie der Öffentlichkeit bekannt geworden ist, der Übersichtlichkeit in unserem Sinne ermangelt, so daß sich ein schlüssiger Vergleich mit unserem Etat nicht aufstellen läßt. Das Gesagte wird aber immerhin genügen, um zu zeigen, daß die bewilligten beträchtlichen Mittel in zweckentsprechender Weise verwendet werden und die Entwicklung der Flotte zu fördern geeignet sind. Man wird den Eindruck gewinnen, daß auch in dem Lande der großen Mittel die Sparsamkeit nicht vernachlässigt wird, soweit die Rücksicht auf die Leistungsfähigkeit der Flotte das zuläßt. Anderseits drängt sich aber die Ansicht auf, daß durch einschränkende Bestimmungen die Bewegungsfreiheit der verantwortlichen Stellen verschiedentlich in ungünstiger Weise gehemmt zu werden scheint.

Rosendahl.



Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Das Stapelrecht. Eine rechtshistorische Untersuchung von Dr. Max Hasemann, Kammergerichtsreferendar. Berlin 1910. Verlag von Duncker & Humblot. — Preis 3 *M*.

Erst seit wir die Flottengesetze bearbeiteten, traten Deutschlands Seeinteressen gewissermaßen amtlich in den Kreis unserer Betrachtung ein. Das führte von selbst in die Vergangenheit zu jenen Zeiten technischer Hilflosigkeit, wo Zwangsmaßregeln die wirtschaftlichen Erfolge herbeiführen mußten, die wir heut mit der Beseitigung aller Fesseln des Verkehrs und der Schaffung möglichster Bewegungsfreiheit zu erreichen trachten. Zu diesen Zwangsmaßregeln gehörte das Stapelrecht der Städte, die den vorüberfahrenden Kaufmann zwangen, seine Waren abzuladen und niederzulegen, damit die Bürger daraus ankaufen konnten, was ihnen gut und nützlich schien. Zweimal erwähnten wir an dieser Stelle die Kämpfe, die sich zwischen Küste und Binnenland um die Ausübung dieses Rechts entwickelten. — Siehe Rundschau 1904 Seite 620 und 1906 Seite 246 — und mit Rücksicht hierauf unterzogen wir auch die oben benannte sehr fleißige Arbeit einer Durchsicht. Wenn auch nach dem Beruf und der Absicht des Verfassers die uns mehr interessierende wirtschaftliche Seite des Gegenstandes in den Hintergrund tritt, so bietet das Buch doch namentlich neben der juristischen Betrachtung einen sehr guten Überblick über die räumliche und zeitliche Ausdehnung des Stapelrechts wie des ihm gleichwertigen Niederlagsrechts und läßt vor allem auch seinen materiellen Inhalt sehr deutlich erkennen. Die nicht zu umfangreiche Arbeit wird denen, die sich mit der politischen und wirtschaftlichen Geschichte des deutschen Mittelalters beschäftigen, viel Lehrreiches und manches Neue bieten.

Das Anwachsen der deutschen Städte in der Zeit der mittelalterlichen Kolonialbewegung. Von Dr. Alfred Püschel. Mit 15 Stadtplänen. — Berlin. 1910. Verlag von Carl Curtius. — Preis 7,50 *M*.

Das vorgenannte Werk bildet den vierten Band der „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte", die Dietrich Schäfer herausgibt. Den dritten Band dieser Sammlung — Hagedorn, Ostfrieslands Handel — besprachen wir im laufenden Jahrgang Seite 414, woselbst auch die beiden ersten Bände erwähnt sind. Das deutsche Volk steht vor dem eigentümlichen Tatbestande, daß im frühesten Mittelalter infolge einer damals einsetzenden ostwärts gerichteten Kolonialbewegung zahlreiche städtische Ansiedlungen teils neu entstanden, teils eine erhebliche Entwicklung erfuhren, die längstens bis in die Mitte des vierzehnten Jahrhunderts andauerte, um dann still zu stehen, bis erst in unseren Tagen ein neues und gewaltiges Vorwärtsschreiten Platz griff. Der Verfasser verfolgt diesen Tatbestand durch die Kolonialstädte jener Zeit, wie Lübeck und Rostock sowie Breslau und Braunschweig, durch die älteren Plätze, wie Magdeburg und Nürnberg, und durch die Römerstädte, unter denen vor allem Köln Bedeutung zu beanspruchen hat. Die beigegebenen 15 Stadtpläne zeigen die Orte nach dem Stande um 1800, der das mittelalterliche Weichbild noch überall in vollkommener Deutlichkeit erkennen läßt, während neuere Erweiterungen noch fast völlig fehlen. In unserer viel reisenden Zeit werden die meisten der behandelten Städte den Lesern von Angesicht bekannt sein, das Interesse

Digitized by Google

des Buches beruht aber wohl nicht in diesem Anschauungsunterricht, sondern in der Feststellung des Tatbestandes, daß politische Ohnmacht auch wirtschaftlichen Tiefstand zeitigt, der nirgends so deutlich in die Erscheinung tritt, wie in dem Stehenbleiben der Städte, denen der Mut und die Mittel fehlten, über die immer enger werdenden Grenzen der Vergangenheit hinauszugehen.

D. Trietsch: **Levante-Handbuch,** 2. Auflage.

„ **Marokko und Persien.** — Berlin. Gea-Verlag G. m. b. H. — Preise: Levante-Handbuch broschiert 4 ℳ, gebunden 5 ℳ. — Marokko und Persien broschiert 3 ℳ, gebunden 4 ℳ.

Der vollständige Titel bezeichnet die vorbenannten Bücher als: Übersicht über die wirtschaftlichen Verhältnisse der europäischen und asiatischen Türkei, der christlichen Balkanstaaten, Ägyptens und Tripolitaniens — ferner von Marokko — Algerien — Tunesien und Spanisch-Nordafrika, von Persien — Afghanistan — Belutschistan. Die erste Auflage des Levante-Handbuchs besprachen wir im Jahrgang 1909 Seite 1176 und dürfen hierauf bezüglich der Methode dieses Werks wie seines Inhalts verweisen. In gleicher Weise umfaßt nunmehr die Erweiterung des Werkes Marokko und Persien mit ihren Nachbargebieten. Wiederum sind diese Länder nach ihren politischen, ihren finanziellen, den Handels- und den klimatischen Beziehungen erfaßt, während außerdem für die wichtigsten Plätze die gleichen Angaben noch einmal im einzelnen aufgeführt sind. Die farbigen Kartenskizzen dienen diesem statistischen Material als Unterlage, endlich gestattet ein am Schluß angefügtes Tabellarium die wichtigsten Zahlen und Zahlenbeziehungen abzulesen. Ein ähnliches Werk für Serbien ist inzwischen gleichfalls erschienen. Die schnelle Folge der zweiten Auflage des Levante-Handbuchs und die Erweiterung des Werks dürften beweisen, daß das ganz besonders für die Handelswelt bestimmte Werk, für deren Zweck noch besondere Winke und Verkehrsangaben beigefügt sind, einem Bedürfnis entspricht und diesem in sachgemäßer Weise Rechnung trägt. Auch für die Verwalter unserer Schiffe dürfte das Buch sich als nützlich erweisen.

Unter der Tropensonne. Streifzüge auf Java, Sumatra und Ceylon. Von H. Morin, königl. Gymnasialprofessor. — Isaria-Verlag, München. — Preis 8,50 ℳ, gebunden 10 ℳ.

Mit lebendigen Farben schildert der Verfasser seine Erlebnisse in den von ihm besuchten Ländern der Tropen. Vom Antritt bis zum Schluß der Reise sind die Ereignisse gleich spannend geschildert. Fast jedes Blatt des 176 Seiten starken Buches ist durch Handzeichnungen oder Aufnahmen des Verfassers geschmückt, durch die der Reiz der schon an sich überaus fesselnden Schilderung bedeutend erhöht wird.

Allen, die ein Stück Tropenwelt kennen lernen wollen, ohne dies aus eigener Anschauung zu können, kann das Buch daher nur empfohlen werden.

Indiens Stellung im britischen Weltreich. Ein Vortrag, gehalten von Lord Curzon of Kedleston vor der Philosophischen Gesellschaft in Edinburg am 19. Oktober 1909. — „Koloniale Abhandlungen", Heft 34/35. Verlag von Wilhelm Süsserott, Berlin. — Preis 50 Pfennig.

Lord Curzon bemüht sich in seinem Vortrag, klarzulegen, was England für die Inder und was diese wiederum für England geleistet haben. England brachte den Indern Chausseen, Brücken und Eisenbahnen, Entwässerungen und Bewässerungen, die die Hungersnöte beseitigten und Wüsteneien in blühende Fluren verwandelten, es förderte das Handwerk, gab dem Kapital Beschäftigung und befreite das Volk aus den Fesseln des Kastengeistes und Aberglaubens. So wurde auch die niedere Masse

Digitized by Google

auf eine Stufe gehoben, die sie unter den einheimischen Herrschern nie erreicht hätte. Indiens Gegenleistung bestand, abgesehen von seiner allerdings sehr hohen wirtschaftlichen Bedeutung für Großbritannien, in der Hauptsache in der Hergabe seiner militärischen Kräfte, die unter englischen Offizieren Englands Siege erfochten. Einheimische indische Politiker, die allerdings im Ausland mehr beachtet werden als in der Heimat, wollen die ihrem Vaterland geleisteten Dienste nicht gelten lassen; sie behaupten, daß Indien nur da sei, um von England ausgesogen zu werden, und ihm drückende Tribute zu leisten. — So ist die indische Frage noch heute eins der wichtigsten Probleme für Englands Staatskunst und — nach Lord Curzons Worten — „nach wie vor der große Prüfstein des britischen Charakters und Heldentums". — Es gilt — so schließt der Vortrag — hohen Mutes und voll ernsten Selbstvertrauens vorwärts zu schreiten und bis zum Ende auszuharren.

Die Erschließung Japans. Erinnerungen des Admirals Perry. Bearbeitet von Dr. Wirth und Dr. Dirr. Herausgegeben von Dr. Ernst Schulze in Hamburg. — Preis 6 *M*.

Die „Bibliothek denkwürdiger Reisen" — vgl. Heft 1 der „Marine-Rundschau", 1909, S. 127 — bringt als zweiten Band in der Reihe die Erinnerungen des Admirals Perry von der Fahrt der amerikanischen Flotte 1853/54 nach Ostasien zur wirtschaftlichen Erschließung Japans. Portugiesen und Spanier hatten es vergeblich versucht, in dem Inselreich festen Fuß zu fassen, nur den Holländern war der kleine Erfolg beschieden, Nagasaki zum Zweck des Warenaustausches anlaufen zu dürfen, als es endlich dem tatkräftigen Admiral Perry nach vieler Mühe gelang, die Japaner zu einem Vertrage mit Nordamerika zu bewegen, nach welchem einige Häfen geöffnet wurden und ein amerikanischer Konsul sich in Japan niederlassen durfte. Die Aufzeichnungen Perrys und seiner Begleiter über die Reise und seine schließlichen Erfolge sind interessant zu lesen. Mit zäher Ausdauer wußte er die bei jeder Gelegenheit neu hervortretende Verschleppungstaktik der japanischen Würdenträger zu überwinden und sein Ziel zu erreichen.

Das Buch reiht sich den bisher erschienenen zwei Bänden (Band 1 und 3) der „Bibliothek denkwürdiger Reisen" vorteilhaft an und gibt lehrreiche Einblicke in das damalige Leben der Bewohner des jetzt mächtig emporblühenden Inselreiches. **Frk.**

Unternehmertum oder Gemeindebetrieb? Von Emil Schiff. Mit zwei Schaubildern, Tafeln und einem Schaubild im Text. — Leipzig 1910. Duncker & Humblot.

Die vorbenannte Schrift, veranlaßt durch eine Besprechung des Werkes von Lord Avebury „Staat und Stadt als Betriebsunternehmer" stellt sich dar als eine wünschenswerte Ergänzung des kürzlich — Rundschau 1910 Seite 805 — erwähnten Buches von Dr. Hugo Böttger: „Die Industrie und der Staat". Der Verfasser legt dar, zu welcher Art von Betrieben die Gemeinwesen besonders berufen sind, und welche Gründe entgegenstehen, daß sie nicht die gleichen wirtschaftlichen Erfolge erzielen wie die Privatunternehmung. Der Referent, als nach altem Schema erzogener Verwaltungsbeamter, wird sich für berechtigt halten dürfen, zu dieser und jener These sein Fragezeichen zu machen, er begrüßt die Feststellung, daß die Folgen der Gewerbefreiheit nicht durchweg als wirtschaftlich musterhaft anzusehen sind, und erkennt es als ein Zeichen hoher Objektivität an, daß die grundsätzliche Ablehnung selbst reiner Finanzmonopole in der Praxis kaum durchzuführen sein würde. — Gleichviel aber, ob man dem Verfasser zustimmt oder einzelne Vorbehalte macht, im ganzen genommen ist seine knappe und klare Schrift mit ihren einleuchtenden Zahlenbeispielen sehr geeignet zur Bildung eines Urteils über eine Frage von

Digitized by Google

höchster Bedeutung. Ihr Studium ist sehr dazu angetan, der Phrase entgegenzuwirken, und es wäre sehr zu wünschen, daß sie in den berufenen Kreisen recht eingehende Beachtung fände.

Ullsteins Weltgeschichte, herausgegeben vom Geheimen Archivrat Prof. Dr. J. von Pflugk-Harttung: Band VI (Schlußband): „Geschichte des Orients." Berlin. Verlag von Ullstein & Co. — 6 Bände à 20 *M*.

Ullsteins prächtige Weltgeschichte, die wir von Band zu Band verfolgten — siehe zuletzt „Rundschau" 1909 S. 894 — liegt nunmehr mit dem oben bezeichneten Schlußband vollendet vor. Es ist hier ein Werk geschaffen, zu dessen Durchführung das ganze technische Können unseres Buchhandels und zugleich die glänzende wirtschaftliche Entwicklung der Gegenwart notwendig war, indem sich vor 40 und wohl auch vor 30 Jahren kaum der Kreis von Käufern gefunden hätte, der die Schaffung eines so kostbaren Werkes lohnend erscheinen ließ. Jene Vergangenheit kannte auch noch keine illustrierte Weltgeschichte oder doch keine solchen Umfangs; streng wissenschaftliche Kritik mag auch vielleicht über ein solches „Bilderbuch" die Achseln zucken. Wir aber möchten bemerken, daß uns z. B. in diesem Bande durch das Bild des Ruinenfeldes von Abusir mit dem hochwasserfreien Wege, der von den Pyramiden zu den brückenkopfartigen Pylonen am Nilufer führt, zuerst die ganze Bedeutung dieser gewaltigen Bauwerke vollkommen klar gemacht ist. Die Bilder locken überall, gleichviel wo man das Buch aufschlägt, sich auch in den Text zu vertiefen, und wie gewiß niemand beschwören kann, daß er die 18 Bände von Schlossers Weltgeschichte in einem Zuge durchgelesen hat, so wird auch niemand die 6 Bände von Ullstein hintereinander lesen, aber immer von neuem werden sie ihn locken und fesseln, und so bieten sie dem weiteren Leserkreis sicher größeren Nutzen als die Erzeugnisse der strengen Geschichtswissenschaft, die den Bilderschmuck als ihrer Arbeit nicht angemessen ansah. Der letzte Band des Ullstein behandelt: Die Kulturwelt des alten Orients, C. Bezold — Den Islam von seinen Anfängen bis zur Gegenwart, C. Brockelmann — Die Reiche der Indogermanen in Asien und die Völker Zentralasiens, R. Stübe — China, A. Conrady und Japan, O. Nachod. Wir lassen es bei dieser Inhaltsangabe bewenden, indem wir das prächtige Werk nochmals der allgemeinsten Beachtung anempfehlen.

Illustrierte technische Wörterbücher in sechs Sprachen. Von A. Schlomann, Ingenieur. Band VII: Hebemaschinen und Transportvorrichtungen. — Verlag von R. Oldenbourg, München-Berlin. — 9 *M*.

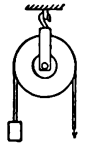
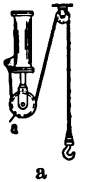
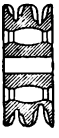
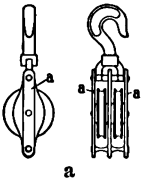
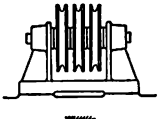
Die ersten vier Bände dieser illustrierten Wörterbücher über Maschinenelemente, Elektrotechnik, Dampfkesselmaschinen und Turbinen sowie Verbrennungsmaschinen sind in der „Marine-Rundschau" bereits eingehend besprochen worden. Band V und VI über Eisenbahnwesen dürften die Leser der „Marine-Rundschau" weniger berühren, dagegen erweckt der vorliegende Band VII wieder eingehendes Interesse. Alles, was in dieses Gebiet gehört, ist hier nebeneinander in sechs Sprachen: Deutsch, Englisch, Französisch, Russisch, Italienisch und Spanisch, sowie in Bildern gruppenweise zusammengestellt. Ein alphabetisch geordnetes Verzeichnis aller Wörter ohne Unterschied der Sprache zeigt für jedes Wort die Gruppe an, in welcher man es im Verein mit den zugehörigen Übersetzungen in den anderen fünf Sprachen findet. Das Originellste an dem Werke ist aber, daß man für einen Gegenstand nicht einmal den Namen in der Muttersprache zu kennen braucht, man braucht den Gegenstand nur in den Zeichnungen zu suchen; diese sind für alle Einzelteile mit Buchstaben versehen, welche auf die richtige Bezeichnung im Text verweisen. Die Methode ist so vorzüglich erdacht,

Digitized by Google

daß etwas Besseres wohl nicht gebracht werden kann. Nicht nur auf einzelne Wörter erstreckt sich die Bearbeitung, sondern auch auf alle möglichen zusammengesetzten Wörter, wie sie in der Technik so häufig vorkommen. Das illustrierte Wörterbuch ist ein hervorragend brauchbares Werk. Nachfolgende Probeseite illustriert das System:

PROBESEITE (Original-Größe)

48

feste Rolle (f) *1* simple fixed pulley poulie (f) fixe		неподвижный *или* глухой блокъ (m) carrucola (f) fissa polea (f) fija
Treibrolle (f), umgekehrte lose Rolle (f) *2* driving pulley, driver poulie (f) motrice, poulie (f) mobile renversée	 a	движущій блокъ (m); обращённый подвижной блокъ puleggia (f) motrice polea (f) motriz, polea (f) móvil invertida
Doppelrolle (f) *3* double pulley poulie (f) double		двойной блокъ (m) puleggia (f) doppia polea (f) doble
doppelrillige Seilrolle (f) *4* double groove pulley poulie (f) à double gorge		двухбороздчатый канатный блокъ (m) puleggia (f) a doppia gola per fune polea (f) de doble garganta
Rollengehäuse (n) pulley casing *or* block *5* enveloppe (f) de poulie, chape (f) *ou* flasque (m) de poulie	 a a a	коробка (f) *или* серьга (f) *или* обойма (f) *или* обоймица (f) блока gabbia (f) della carrucola armadura (f) *ó* caja (f) para polea, cubrepolea (m)
Rollenbock (m) pulley support *or* bracket *6* chevalet (m) porte-poulie		козлы (m pl) съ блоками cavalletto (m) portacarrucola caballete (m) portapolea
Flaschenzug (m), Rollenzug (m), Talje (f), Klobenzug (m) *7* pulley blocks *or* tackle palan (m)	 a b	полиспастъ (m); сложный блокъ (m); таль (f) taglia (f), paranco (m) aparejo (m), garrucha (f), polipasto (m), motón (m)

Digitized by Google

Les Turbines à Vapeur Marines. Von J. M. Le Guilcher, chef-mecanicien de la marine de commerce. — Verlag von Augustin Challamel, Paris, rue Jacob Nr. 17. — 6,50 fr.

In Frankreich ist mit dem vorliegenden Werke die Literatur über Schiffsturbinen begonnen. Der Verfasser bringt in ihm eine Beschreibung der bisher hauptsächlich eingeführten Turbinensysteme. Nach einer allgemeinen Erklärung des Prinzips der Turbinen beschreibt er sehr eingehend die Parsons-Turbinen und bringt hier gute Detailbeschreibungen sowie Angaben über Montage und Demontage. Anschließend hieran werden die Laval-, Rateau-, Curtis- und Zoelly-Turbinen beschrieben. Theoretische Abhandlungen und Berechnungen sind ganz vermieden. Die Zeichnungen sind exakt ausgeführt. Das Buch eignet sich zur allgemeinen Orientierung über das Schiffsturbinenwesen. Grühn.

L. Jauch et A. Masméjean, officiers mécaniciens professeurs à l'école des mécaniciens de Toulon. Dem ersten Teil des »Cours de machines marines«, enthaltend die Chaudières marines et accessoires, der im Herbst vorigen Jahres in der Marine-Rundschau besprochen wurde, ist nun der zweite Teil **Machines alternatives, Turbines marines et Moteurs à combustion interne** gefolgt. Verlag von J. Alté, Toulon. — Preis 30 fr.

Wenn das Werk auch in erster Linie dem Verständnis der Wirkungsweise der Maschinen dienen soll, so ist doch durch die eingehenden Beschreibungen und Zeichnungen so viel Konstruktionsmaterial geboten, daß es auch dem Konstrukteur sehr von Nutzen sein wird. Selbstverständlich sind in erster Linie die französischen Schiffsmaschinen zur Illustration herangezogen. Als Einleitung bringen die Verfasser eine sehr ausführliche Abhandlung über Materialienkunde. Die Beschreibung der Kolbenmaschinen findet in der allgemein üblichen Art statt, die Einteilung ist übersichtlich und zweckmäßig durchgeführt. Der Teil über Turbinen bringt nach Einführung in die Theorie die meisten bisher eingeführten Systeme. Der letzte Teil über Verbrennungsmaschinen behandelt zunächst diese Maschinen im allgemeinen und geht dann zu den Bootsmotoren über. Das ganze Werk stellt durch seinen Umfang und durch die gründliche Behandlungsweise des Stoffes eine ungemein fleißige Arbeit dar. In einem besonderen Atlas werden auf 51 Tafeln ausführliche Detailkonstruktionen in musterhafter Ausführung gebracht. Grühn.

Was würde Bismarck sagen? Eine Studie von Graf Ernst zu Reventlow. Berlin 1909. Deutscher Kolonial-Verlag G. Meinecke.

Über die vor ungefähr Jahresfrist erschienene Schrift ist es schwer, in knappen Worten ein zusammenfassendes Urteil zu fällen. Die englisch-deutsche Mißstimmung und die dadurch auf manchen Seiten hervorgerufene Stellungnahme zur deutschen Flottenpolitik gab dem Verfasser den Anlaß, aus der Literatur, aus Reichstagsreden und sonstigem Material festzustellen, welchen Standpunkt der Altreichskanzler in Fragen ähnlicher Art eingenommen hat und wie er danach der Voraussicht nach in der Gegenwart die Entscheidung fällen würde, wenn er noch das Reich zu lenken berufen wäre. Er ist in der Lage nachzuweisen, daß wir in den in Betracht kommenden Gebieten jedenfalls heute im Sinne Bismarcks handeln, dem es als die wichtigste Aufgabe erschien, den Eindruck zu vermeiden, als könne Deutschland bereit sein, um des guten Einvernehmens willen anderen Mächten vitale Interessen zu opfern, und als ob das Betteln mit dem Hute in der Hand geeignet sein könnte, den deutschen Interessen, soweit sie über die engen Heimatsgrenzen hinausreichen, in wünschenswerter Weise Rechnung zu tragen. Bismarck hatte erkannt, daß der wahre Grund der Verstimmung zwischen England und Deutschland in dem

Digitized by Google

greifbarsten Interessenstreit beider Länder beruhte und daß hierbei die deutschen Flottenpläne zu einer Verschlechterung der Beziehungen nicht beitragen konnten. Gerade deshalb entsprach es seinen Anschauungen, daß in diesem Interessenstreit nicht nur die Kunst des Staatsmannes, sondern schwerwiegendere Argumente zur Verfügung stehen sollten. So ist der von Graf Reventlow mit großem Fleiß geschaffene Rückblick von erheblichem Wert, und es ist anzunehmen und zu hoffen, daß das hier bereitgestellte Material sich noch des öfteren als nutzbringend erweisen wird.

Dr. Paul Kohlstocks Ratgeber für die Tropen. 3. Auflage. Bearbeitet von Oberstabsarzt Dr. Mankiewitz, Stettin. 1910. Hermann Peters Verlag. — Preis gebunden 8 *M*.

Das rühmlichst bekannte Kohlstocksche Buch bringt in dieser Neubearbeitung von durchaus fachmännischer Seite eine Fülle des Wissenswerten nicht nur für den Neuling in den Tropen, sondern auch für den Erfahrenen.

Der 1. Teil befaßt sich u. a. mit den gesundheitlichen Vorbedingungen für das Tropenleben, mit den Reisevorbereitungen, dem Verhalten auf der Reise, gibt die Hauptdaten über unsere Kolonien, bespricht die klimatischen Einwirkungen und ihre Rückwirkung auf Regelung der Inlandreise, Wohnung, Ernährung usw. Er behandelt endlich die wichtige Frage des Umgangs mit den Eingeborenen und bringt Verhaltungsmaßregeln für die Heimreise.

Der 2. Teil enthält eine Anweisung für Hilfeleistung bei Unglücksfällen, Behandlung tropischer und wichtiger anderer Krankheiten.

Der 3. Teil stellt die in den Tropen notwendigsten Arzneien, Verbandmittel und ärztlichen Geräte zusammen.

Einen praktisch äußerst wichtigen Abschnitt der Bücher bilden die 13 Anlagen, die für Vorbereitung und Ausrüstung detaillierte Angaben enthalten. Wertvoll ist auch eine 71 Staaten umfassende Tabelle der gebräuchlichen Münzen, Maße und Gewichte.

Ein Stichwortverzeichnis erleichtert die Benutzung des Buches, das nach Format und Ausstattung bequem überallhin mitzuführen ist. C. W.

Gesundheits-Brevier. Von Dr. med. Paul Meißner. — Karl Curtius, Buchhandlung, Berlin W 35. — Preis gebunden 2 *M*.

Auf den Ton gestimmt, daß man nicht dem Maurer sein Klavier zur Reparatur übergibt und daß man auch dem Rohrleger nicht in seine Arbeit hineinreden soll, lehrt das obige Büchlein, wie man sich zu verhalten hat, um gesund zu bleiben, und daß man in Krankheitsfällen den Arzt und nicht den Kurpfuscher befragen und seine Ratschläge gewissenhaft befolgen muß. Das Büchlein wird als Ratgeber z. B. in den Familien der Unteroffiziere sehr gut am Platze sein, deshalb dieser Hinweis.

Schwimmrettungstafel: Lebensrettung bei Ertrinkenden. Von Sanitätsrat Prof. Dr. F. A. Schmidt in Bonn. — Ausgabe A auf Papier 2,40 *M*, Ausgabe B auf Papyrolin 3 *M*, Ausgabe C auf Papyrolin mit Stäben 3,60 *M*.

In acht Abbildungen mit großgedrucktem Text lehrt obige Tafel, wie man einen Ertrinkenden fassen und von seinem Griff sich befreien, wie man ihn, ohne selbst Gefahr zu laufen, ans Land bringen, und was man tun soll, um den aus dem Wasser Gezogenen ins Leben zurückzurufen. Die Tafel ist zum Aushang an geeigneten Plätzen, insbesondere auch in Schwimmanstalten, bestimmt und würde auch zur Verwendung in der Marine sehr zweckmäßig sein.

Digitized by Google

Die Verteidigung von Port Arthur. Von v. Schwarz und Romanowski, kais. russ. Oberstleutnants. Deutsche Ausgabe von Ullrich. Band II: Der Festungskrieg. Berlin. 1910. Karl Siegismund. Preis 10 *M*.

Dem 1. Band des hervorragenden Quellenwerkes, der den „Feldkrieg" behandelte, ist nunmehr der zweite gefolgt, der den Festungskrieg von Ende Juli 1904 bis zur Kapitulation schildert. Auf den reichen und interessanten Inhalt kann im einzelnen nicht eingegangen werden, das Werk beansprucht nicht nur militärisches, sondern auch allgemeines Interesse und ist für das Studium des gewaltigen Kampfes um Port Arthur unentbehrlich. Die Verfasser kommen zu dem Schlusse, daß nach vorurteilsloser Prüfung der Lage die Festung zu längerem Widerstand nicht befähigt war. Als Flottenbasis hat Port Arthur seine Aufgabe nicht erfüllt, aber als Landfestung hat es auf den Verlauf des Feldzuges großen Einfluß gehabt und bei dem Zustand, den die Werke beim Beginn der Belagerung hatten, schließlich mehr geleistet, als man erwarten durfte.

Guttentag'sche Sammlung deutscher Reichsgesetze. Romen und Rissom: Die Militärstrafgerichtsordnung vom 1. Dezember 1898 nebst Einführungsgesetz. 1910.

Diese neue Handausgabe der Militärstrafgerichtsordnung bietet alle Vorzüge der bekannten Guttentag'schen Sammlung. Die in der militärrechtlichen Literatur wohlbekannten Verfasser haben ein bei aller Gründlichkeit und Zuverlässigkeit knappgefaßtes Hilfsmittel für die tägliche Praxis der Juristen und Offiziere geschaffen, das sich bald der weitesten Verbreitung erfreuen wird. Die Motive des Gesetzes, die Entscheidungen des Reichsgerichts und Reichsmilitärgerichts, die bisherige Literatur und die Ausführungsbestimmungen für Armee und Marine sind vollständig und gewissenhaft verarbeitet, auf die ergänzenden Gesetze und Verordnungen ist überall hingewiesen. Im Anhange haben die Gesetze über die Entschädigung für unschuldig erlittene Untersuchungshaft vom 14. Juli 1904 und über die Entschädigung der im Wiederaufnahmeverfahren freigesprochenen Personen vom 20. Mai 1898 in dankenswerter Weise Aufnahme gefunden.

Beiträge zur kriegsmäßigen Ausbildung, Besichtigung und Verwendung der Hauptwaffe (Bataillon, Regiment, Brigade). Von v. Brunn. 2. Auflage von Oberstleutnant v. Wunsch. — Berlin 1910, Liebelsche Buchhandlung. — 3,50 *M*.

Das bewährte Buch erscheint in einer auf Grund der neuen Reglements gänzlich umgearbeiteten Auflage. Sein Wert besteht in der scharfen Betonung des Kriegsmäßigen gegenüber dem Exerzierdrill und dem Formalen. Es kann als ein vortrefflicher Ratgeber für die Ausbildung sowohl in der Exerzierschule wie im Gefecht bezeichnet werden.

Waffenlehre. Von Wille, Generalmajor z. D. 3. Auflage. 6. Ergänzungsheft. — Berlin 1910, R. Eisenschmidt. — 2,40 *M*.

Das 6. Ergänzungsheft enthält lediglich einen Literaturnachweis für 1909, der, stofflich und nach Armeen geordnet, für jeden von großem Wert ist, der sich mit den einzelnen Gebieten des Waffenwesens genauer beschäftigen will.

Taktik und Ausbildung der Infanterie. Gedanken und Erwägungen im Geiste des modernen Gefechts. Von v. Bernhardi, General d. Kav. z. D. — Berlin 1910, E. S. Mittler & Sohn. — 4,50 *M*.

In derselben geistreichen und anregenden Weise, wie kürzlich in bezug auf die Kavallerie in seinem Buch „Reiterdienst", bespricht der Verfasser im vorliegenden Werk die Ausbildung der Infanterie für das moderne Gefecht. Der leitende Gedanke

Digitized by Google

ist der, daß man sich nicht bei Hergebrachtem, Gewohntem beruhigen, sondern immer auf Vervollkommnung der Ausbildung bedacht sein soll. Die Betrachtungen über Gefechtsaufklärung, Staffelung und Gliederung, Gefechtsstreifen, Feuerüberlegenheit, Angriffsverfahren, Umstellung, vorgeschobene Stellungen usw. sind äußerst anregend und verdienen von den Offizieren aller Waffen studiert zu werden.

Die deutsche Felddienstordnung vom 22. März 1908. Kriegsgeschichtlich erläutert von Major Immanuel. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4,50 *M*.

Es war ein sehr glücklicher Gedanke des Verfassers, die für den Truppendienst wichtigsten Lehrsätze der Felddienstordnung durch Beispiele aus der neuesten Kriegsgeschichte zu erläutern. Der Stoff gewinnt dadurch an Anschaulichkeit und zugleich wird dadurch das Interesse am kriegsgeschichtlichen Studium gehoben. Die Beispiele sind kurz, klar und vielfach mit einfachen Skizzen versehen. Man kann dem Buch nur die weiteste Verbreitung wünschen.

Einheitsgeschosse. Von R. Wille, Generalmajor z. D. Mit 43 Bildern im Text und auf 5 Tafeln. — Verlag von R. Eisenschmidt, Berlin. — Preis 10 *M*, gebunden 11,50 *M*.

Der bekannte Verfasser der „Waffenlehre" bringt uns im vorliegenden Werk eine Zusammenstellung der bis jetzt bekannt gewordenen Einheitsgeschosse der Feldartillerie nach der Reihenfolge ihrer Entstehung, bespricht in den „Kritischen Betrachtungen" eingehend ihre Wirkungsweise und gibt schließlich einen Vergleich des neuesten Brisanzschrapnells Ehrhardt-van Essen mit dem Granatschrapnell C/1909 der Firma Krupp. Letzteres Geschoß erklärt der Verfasser als das am besten ausgebildete und leistungsfähigste aller bisherigen Einheitsgeschosse. Dessen Wirkung wird auf 4 Tafeln mit Aufnahmeergebnissen veranschaulicht. Alle zur Besprechung gelangten Einheitsgeschosse sind durch gut ausgeführte Längs- und Querschnitte dargestellt.

Für jeden Fachmann, insbesondere den Feldartilleristen, wird dieses Buch ein sehr willkommenes Nachschlagewerk bilden. Frk.

Beiträge zur Geschichte der Befreiungskriege. Herausgegeben von Oberst Friederich. 1. Heft: Die Hauptquartiere im Herbstfeldzuge 1813 auf dem deutschen Kriegsschauplatze. Von Oberleutnant Graf Vitzthum von Eckstädt. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 2,50 *M*.

Oberst Friederich, bekanntlich einer der besten Kenner der Befreiungskriege, beabsichtigt eine Reihe von Spezialstudien hierüber herauszugeben. Das vorliegende 1. Heft ist eine sehr gelungene interessante Studie über die Zusammensetzung, den Dienstbetrieb und die Leistungen der Hauptquartiere der verbündeten Haupt-, Nord- und Schlesischen Armee, wie auch des Hauptquartiers des Kaisers Napoleon.

Briefe Napoleons des Ersten. In drei Bänden. Auswahl aus der gesamten Korrespondenz des Kaisers, herausgegeben von Kircheisen. — Stuttgart 1910. Robert Lutz. —

Mit dem vor kurzem erschienenen dritten Band ist die Sammlung der Briefe Napoleons abgeschlossen. Die Auswahl ist vortrefflich, die Briefe führen in ihrer Ursprünglichkeit und Lebendigkeit das ganze dramatische Leben Napoleons vor Augen und fesseln in hohem Maße den Leser. Selbstverständlich wird man zum Studium der Kriegsgeschichte auf die große Originalkorrespondenz sowie die später noch veröffentlichten Nachträge zurückgreifen müssen.

Digitized by Google

v. Lettow-Vorbeck: **Der Feldzug in Böhmen 1866.** (Zweiter Band der Geschichte des Krieges von 1866 in Deutschland.) Zweite Auflage bearbeitet von Generalleutnant z. D. v. Cämmerer. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 17,50 *M*.

Von dem vortrefflichen, in seiner Bedeutung allgemein anerkannten Werk des verstorbenen Generals v. Lettow-Vorbeck erscheint hiermit der zweite Band in neuer Auflage, die vom Generalleutnant v. Cämmerer mit großer Sorgfalt und Sachkenntnis bearbeitet worden ist. Die Darstellung ist auf Grund des inzwischen bekannt gewordenen neuen Materials vervollständigt worden. Hier und da hat der Bearbeiter seine abweichenden Ansichten begründet und dem ursprünglichen Urteil des Generals v. Lettow-Vorbeck gegenübergestellt. Das Werk ist jedenfalls die beste Bearbeitung des Feldzuges von 1866. Mögen auch die anderen Bände bald in neuer Auflage erscheinen.

Die Russen vor Kolberg. Zur Erinnerung an die Belagerung der Stadt vor hundertfünfzig Jahren. Von Professor Dr. Hermann Klaje. — Kommissionsverlag von Dietz & Macerath in Kolberg.

Das Buch ist ein Sonderabdruck der Beilage zum Jahresbericht des Kolberger Gymnasiums für Ostern 1911 und gibt unter Benutzung einwandfreier geschichtlicher Quellen in gedrängter Kürze einen Überblick über die Belagerung von Kolberg in den Jahren 1758, 1760 und 1761 durch die Russen und Schweden, unter anderem auch den wörtlichen Bericht des schwedischen Vizeadmirals A. Langerbielke an den König von Schweden über die Tätigkeit des schwedischen Geschwaders vor Kolberg. Frk.

Von Rügen bis Lappland. Reiseskizzen aus Skandinavien. Von Dr. Hans Beerli. — Verlag der Fehrschen Buchhandlung in St. Gallen. — Preis 3 *M*, gebunden 3,50 *M*.

Bei den in den letzten Jahren sehr in Aufnahme gekommenen Sommerreisen nach Schweden und Norwegen wird das Buch eines Schweizers interessieren, der seine Reiseeindrücke auf der Fahrt nach Norden und in Skandinavien treffend zu schildern weiß. Die lebendigen Beschreibungen werden durch vorzüglich ausgeführte, der Kamera des Verfassers entstammende Aufnahmen unterstützt. Frk.

Karte der Elbe von Hamburg bis zur Mündung (Elbfeuerschiff 1). Bearbeitet nach den Seekarten des Reichs-Marine-Amts 1 : 75 000. Mit einem Plan des Hafens von Cuxhaven 1 : 18 750. — Verlag von L. Friederichsen & Co. in Hamburg. — Preis 4 *M*, auf Leinen zum Zusammenlegen 6 *M*.

Die in 7 Farben gedruckte Karte gibt Tiefen, Schiffahrtszeichen, Leuchtfeuer usw. wieder, wie bei den offiziellen Seekarten und wird besonders den Anwohnern und allen, die mit der Elbschiffahrt zu tun haben, willkommen sein. Frk.

Deutsche Satzzeichenlehre. Ein Lehrbuch für den Selbstunterricht und ein Hilfsbuch für Kapitulanten- und Fortbildungsschulen. Von Professor Dr. Gemß. Zweite Auflage, vollständig neu bearbeitet von Rektor Maldfeld. — Verlag Kameradschaft. — Preis 70 Pfennig.

Erst im Verkehr mit Ausländern lernt man die Schwierigkeiten unserer Sprache richtig kennen und versteht, daß man dem einfachen Manne keine Vorwürfe machen darf, wenn er bei ihrem Gebrauche mitunter fehlgreift. Jedes Hilfsmittel, das ihn sprachlich fördern will, ist deshalb mit Dank zu begrüßen. Das oben benannte Werkchen, das einer genauen Kenntnis des vorliegenden Bedürfnisses seinen Ursprung verdankt, scheint besonders empfehlenswert.

Digitized by Google

Wernicke, H.: **Deutsch-Evangelisches Volkstum in Espirito Santo.** Eine Reise zu deutschen Kaffeebauern in einem tropischen Staate Brasiliens. 136 Seiten mit 77 Abbildungen. — Stiftungsverlag in Potsdam. — Preis 2 *M*, elegant gebunden 3 *M*.

Der Verfasser schildert die auf einer Reise nach Victoria, der Hauptstadt von Espirito Santo in Brasilien gemachten Beobachtungen über Land und Leute. Eine Bootfahrt von Victoria nach Cachoeiro am Rio Santa Maria, eine Landreise nach der Pfarrkolonie Santa Leopoldina I und ein mehrtägiger Ritt durch die Hauptkolonien von Espirito Santo geben ihm Gelegenheit, die deutschen Kolonisten in ihrem Wirken und Schaffen zu bewundern, wie sie mit unermüdlichem Fleiß den Urwald in ertragreiche Kaffeebaumplantagen umzuwandeln bestrebt sind. Die Landschaftsschilderungen mit den zahlreich eingefügten Bildern vervollständigen recht vorteilhaft die Reisebeschreibung.

Frk.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Annuario navale 1910. — Roma 1910. E. Voghera. 5,00 *M*.

* Baur, Dr. C.: Das elektrische Kabel. 2. Auflage. Berlin 1910. J. Springer. 12,00 *M*.

* Beckenkamp, Dr. O.: Die Kriegskonterbande. Breslau 1810. M. & H. Marcus. 4,00 *M*.

* Bridge, Sir C.: Sea-power and other studies. London 1910. Smith, Elder & Co. 5 s.

* Eggleston, G. C.: The history of the Confederate war. London 1910. W. Heinemann. 15 s.

* Formby, J.: The American civil war. — London 1910. J. Murray. 18 s.

* Hamilton-Grace, R. S.: Finance and war. — London 1910. H. Rees. 2 s.

* Hartmann, C.: Der Schiffsmaschinendienst. 12. Auflage. Hamburg 1910. Eckardt & Meßtorff. 3,00 *M*.

* Jane, F. T.: Fighting ships. London 1910. Sampson, Low & Co. 22,50 *M*.

* Macdonell, Sir J.: Some plain reasons for immunity from capture of private property at sea. — London 1910. J. Murray. 3 d.

* Nautical technical dictionary for the navy. Part. II. L—Z. Pola 1910. Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. 25,00 *M*.

* Nautische Tafeln. 2. Auflage. — Kiel 1910. P. Toeche 5,00 *M*.

* Naval pocket-book 1910. — London 1910. W. Thacker & Co. 7 s 6 d.

* Neubaur, Dr. P.: Jahrbuch des Norddeutschen Lloyd 1909/10. Berlin 1910. Hobbing & Co. 4,00 *M*.

* Neudeck, G., Schulz, B. und Blochmann, R.: Der moderne Schiffbau. II. Teil. Berlin und Leipzig 1910. B. G. Teubner. 14,00 *M*.

* Schultheß' Europäischer Geschichtskalender 1909. München 1910. C. H. Beck. 12,00 *M*.

Digitized by Google

* Stodola, Prof. Dr. ing. A.: Die Dampfturbinen. 4. Auflage. Berlin 1910. J. Springer. 30,00 *M*.

* v. Trotha, W.: Sport und Spiele an Bord. Leipzig 1910. Grethlein & Co. 1,20 *M*.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

The electra steam turbine.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXII, Nr. 2.
Coal consumption of French destroyers.	Ebenda.
The latest marine engine proposition.	Ebenda.
Fuel-oil installation and tests made on U. S. S. »Cheyenne«.	Ebenda.
Test of Thornycroft boilers, fuel-oil apparatus and fireroom fans on destroyer »Roe«.	Ebendo
Babcock & Wilcox-Dampfkessel.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 24.
The projected French 23 400-ton battleships.	A. a. N. R., 4. 6. 10; E., 17. 6. 10.
Beitrag zur Berechnung der Querstabilität von Schiffen.	S., Jahrg. 11, Nr. 18, 19.
Reguliermethoden für den elektrischen Propellerantrieb.	Ebenda. Nr. 18.
Flußeisenbleche zur Herstellung von Dampfkesseln.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 25.
The White Star Line.	E., 24. 6. 10.
Die neuen russischen Schlachtschiffe.	M. S., 1910, Nr. 7.
Brush-Parsons exhaust turbine.	Eg., 1. 7. 10.
Rotors for high-speed steam-turbines.	Eg., 8. 7. 10.
A study in heat transmission.	E., 8. 7. 10.
Einfluß der Wirbelringe auf den Nutzeffekt der Kessel.	S., Jahrg. 11, Nr. 19.
Neubau der Hamburg-Amerika Linie.	H., 1910, Nr. 26.
Argentine and American warships.	N., Juni 1910; M.d.F., 1910. Nr. 28.
The world's »Dreadnoughts«.	N. M. R., 13. 7. 10.
Entwicklungsgeschichte des „Dreadnought"-Types.	Die Flagge, Juli 1910.
Wasserreinigung im Kesselbetriebe.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 28.
Vergleichsversuche mit Schiffsschrauben.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1910, Nr. 29.
The new Spanish navy.	Eg., 15. 7. 10.
Greater »Dreadnoughts«.	E., 15. 7. 10.
The 30 000-ton battleship.	S. A. Suppl., 9. 7. 10.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Gun erosion.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXII, Nr. 2.
A study of erosion.	Ebenda.

Digitized by Google

Dämpfung des Knalls bei Schußwaffen.	M. A. G., 1910, Nr. 6.
High-explosive projectiles.	Eg., 1. 7. 10.
Design and construction of artillery wheels.	E., 1. 7. 10.
The armament of battleships.	Ebenda.
Die Artillerie im Flottenkampf.	J. A. M., Juli 1910.
Fire control system for batteries of the intermediate armament.	I. U. S. A., Mai/Juni 1910.
Schießversuche gegen das französische Schlachtschiff „Jéna".	St., Mai 1910.
The erosion of guns.	E., 15. 7. 10.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

The submersible.	Journ. of the Americ. Society of Naval Eng., Vol. XXII, Nr. 2.
Safety in submarines.	N. M. R., 15. 6. 10.
The Norwegian submersible »Kobben«.	E., 17. 6. 10.
Ballast- und Taucheinrichtungen für ein Unterseeboot-Rohprojekt.	S., Jahrg. 11, Nr. 18.
Les submersibles français.	La Vie Maritime, 10. 7. 10.
Stabilität und Festigkeit für ein Unterseeboot-Rohprojekt.	S., Jahrg. 11, Nr. 19.
Le nouveau submersible »SC 1«.	Y., 2. 7. 10.
New Brazilian torpedo-boat destroyer.	E., 15. 7. 10.
A new type of submarine boat.	S. A. Suppl., 9. 7. 10.

Küstenverteidigung, Landungen.

Der Küstenkrieg.	U., Jahrg. 12, Nr. 10.

Marine- und militärische Fragen.

Short service in the navy.	N. M. R., 15. 6. 10.
Training of naval officers.	Ebenda.
Les grandes manoeuvres navales.	N. M. B., 9. 7., 16. 7. 10; A. Ma., 15. 7. 10; M. d. F., 1910, Nr. 24, 25; Y., 18. 6., 25. 6., 2. 7., 16. 7. 10; La Vie Maritime, 25. 6., 10. 7. 10.
Naval education.	A. N. G., 18. 6. 10.
Die militärische Verwendung von Flugmaschinen.	K. T., 1910, Nr. 6.
Entwicklung der Waffen des Seekrieges.	Ebenda und Nr. 7.
The ram in naval warfare.	N. M. R., 22. 6. 10.
The Commonwealth navy.	A. N. G., 25. 6. 10.
Le nouveau décret sur le service à bord.	Y., 25. 6. 10.
Befestigung des Panama-Kanals.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 116.
Le programm naval.	La Vie Maritime, 10. 7. 10.
Die kriegsmäßige Verwendung von Luftschiffen und von Flugmaschinen.	M. S., 1910, Nr. 7.
Ausbildung des niederen Maschinenpersonals in der englischen Kriegsmarine.	Ebenda.
Seekriegsgeschichte und ihr Studium.	Vierteljahrshefte f. Truppenführung, VII. Jahrg., Nr. 3.
Après les manoeuvres.	M. d. F., 1910, Nr. 26; Y., 9. 7. 10.

Digitized by Google

Mobilisation and manoeuvres.	A. N. G., 2. 7. 10.
Notre recrutement maritime.	Y., 9. 7. 10.
Luftschiff und Seeschiff.	Sf., 1910, Nr. 13.
Recruiting for the navy.	A. N. J., 2. 7. 10.
Sea power. A reply to Admiral Mahan.	N. M. R., 13. 7. 10.
Japan's modern navy.	Ebenda.
L'Aviation dans la marine.	M. d. F., 1910, Nr. 28.
U. S. naval training service.	P. N. J., Juni 1910.
The enlisted personnel.	Ebenda.
The destroyer — our naval weakness.	Ebenda.
U. S. naval war college.	Ebenda.
The new Spanish navy.	Eg., 15. 7. 10.
Die englischen Flottenmanöver.	N. M. B., 16. 7. 10.
Der Wert der Seeherrschaft.	Ebenda.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Bilanci di marine esterre, 1907—1910.	Ri. M., 1910, Suppl. 5.
England in the Mediterranean.	N. M. R., 15. 6. 10.
The navy and the public.	A. N. G., 9. 7. 10.
The cost of national defence.	N. M. R., 29. 6. 10.
A year's naval lesson.	The Nation, Juli 1910.
England und Deutschland.	D. A., 1910, Nr. 26.
India and the Mediterranean.	A. N. G., 16. 7. 10.
The shipbuilding vote.	Ebenda.

Bildungswesen.

Die Technische Hochschule zu Danzig.	Zeitschr. des Vereins deutscher Ingen., 1910, Nr. 26.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der Kanal von Korinth.	Die Flagge, 1910, Nr. 6.
Die Schleusen- und Wehranlage in der Weser bei Bremen.	Deutsche Bauzeitung, 1910, Nr. 49.
Der Vulcan.	U., Jahrg. 12, Nr. 10.
Die Schichau-Werke in Elbing, Danzig und Pillau.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1910, Nr. 26.
The Erie Canal.	Eg., 1. 7., 15. 7. 10.
The 22 000-ton floating dock for Brazil.	E., 8. 7., 15. 7. 10.
Erweiterung des Hamburger Hafens.	Prometheus, Nr. 1079.
Der Suez-Kanal.	Archiv für Post und Telegraphie, 1910, Nr. 12.

Sanitätswesen.

Klinische Beobachtungen bei Darmerkrankungen 1908 in Tsingtau.	S. T. H., 1910, Nr. 12.
Die Malariagefahr und ihre Bekämpfung im Kriegshafen Pola.	M. A. G., 1910, Nr. 6.

Verwaltungsangelegenheiten.

La réforme administrative de la marine.	Y., 2. 7. 10.

Digitized by Google

Rechtsfragen.

Das neue spanische Schiffahrtsgesetz.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 116.

Kolonialfragen.

Regierung und Farmwirtschaft in Deutsch-Südwestafrika.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 18.
Ziele und Wege der kolonialen Besiedlung.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1910, Nr. 6.
Unsere Marine im Dienst der kolonialen Bewegung.	U., Jahrg. 12., Nr. 10.
Übersiedlung in das überseeische Deutschland.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 19.
Eine deutsche Kongo-Liga.	Ebenda. Nr. 22.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Der Kampf um den französischen Eintonnerpokal.	Wassersport, 1910, Nr. 24, 25.
Die Kieler Woche.	D. Y., 1910, Nr. 15 bis 19; Wassersport, 1910, Nr. 26.
5 m R-Yacht mit Kajüte.	D. Y., 1910, Nr. 15.
Seekreuzeryacht „Matz".	D. Y., 1910, Nr. 17.
Das englische B-Klassenboot „Purzel II".	D. Y., 1910, Nr. 19.
Bootsmotoren-Konstruktionen.	Das Motorboot, 1910, Nr. 15.
The skimming boat.	E., 15. 7. 10.

Geschichtliches.

Mémoire du Roi sur la réforme de la marine.	R. M., Mai 1910.
Le quatier maritime de Nice 1800.	Ebenda.
Søretsdomme 1644. Flaadens historie under kriegen 1643/45.	T. f. S., Juli 1910.
Early voyages of American naval vessels to the Orient.	P. N. J., Juni 1910.
Der Feldzug des Jahres 1854 in der Ostsee.	M. Sb., 1910, Nr. 5.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

The future of electricity on ships.	Electrician, 10. 6. 10.
The evolution of electrical engineering in the navy.	Ebenda.
Wireless telegraphy for marine intercommunication.	Ebenda.
Submarine telegraph enterprise.	Eg., 17. 6. 10.
Fuel oil.	M. E., Juni 1910.
Drahtlose Telephonie.	Archiv für Post und Telegraphie, 1910, Nr. 12.

Nautische Fragen.

Sur un problème relatif à l'induction magnetique et la compensation des compas.	R. M., Mai 1910.
Sur la sensibilité des compas.	Ebenda.
Measuring instruments of long ago.	S. A. Suppl., 11. 6. 10.
Graphische Berechnung der Deviationskoeffizienten.	M. S., 1910, Nr. 7.
Compensation des compas liquidas.	R. M., Juni 1910.

Digitized by Google

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

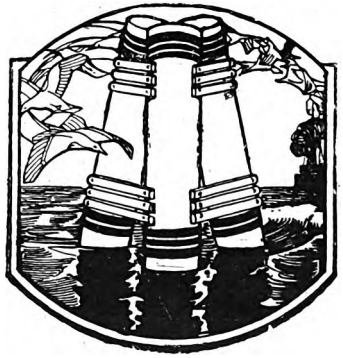
Signalverkehr auf Handelsschiffen.	H., 1910, Nr. 24.
Unfähigkeit unserer Dampfermatrosen.	Ebenda und Nr. 25, 26, 27; Sf., 1910, Nr. 14.
Handelsschiffahrt Schwedens 1850—1907.	S., Jahrg. 11, Nr. 18.

Handels- und Verkehrswesen.

Unser Handel mit den Schutzgebieten.	Export, 1910, Nr. 24.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Le »Pluviôse«.	M. d. F., 1910, Nr. 24.
Submarine-boat disasters and lifesaving apparatus.	Eg., 17. 6. 10; M. S., 1910, Nr. 7.
Le sauvetage des sous-marins.	Y., 2. 7. 10.
La pêche dans la Mer du Nord.	Ligue Maritime de Belge, Jahrg. 1910.



Digitized by Google

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Nachruf!

Am 7. Juli starb nach langem schwerem Leiden der

Kaiserliche Marine-Generalarzt und Flottenarzt der Hochseeflotte

Herr **Dr. Paul Arendt**

Ritter m. O.

Wir verlieren in ihm einen Mann von seltener Begabung und weitem Blick. Im Felde wie im Frieden hervorragend bewährt im Sanitätsdienst der Kaiserlichen Marine, wird seine vorbildliche Pflichttreue und seine vornehme Gesinnung ihm ein dauerndes und ehrenvolles Andenken sichern.

Sein Verlust wird aufs tiefste betrauert.

Im Namen der Sanitätsoffiziere der Marinestation der Ostsee

Ruge

Marine-Generaloberarzt und stellvertretender Stationsarzt.

Nachruf!

Am 7. Juli starb in Kiel der

Kaiserliche Marine-Generalarzt und Flottenarzt der Hochseeflotte

Herr **Dr. Paul Arendt**

nach schwerem Leiden.

Die Marine-Sanitätsoffiziere der Hochseeflotte betrauern in dem Entschlafenen einen Vorgesetzten, der ihnen durch umfassendes Wissen, energisches Handeln, Aufgehen in die Interessen seines Korps bis an sein Lebensende, durch wohlwollende Beratung und treue Kameradschaft ein leuchtendes Vorbild gewesen ist.

Sein Andenken und seine Verdienste werden unvergessen bleiben.

Dr. Meyer

Marine-Generaloberarzt und Geschwaderarzt des I. Geschwaders.

Digitized by Google

Die Marineliteratur im Jahre 1909

nebst Rückblick auf die Entwicklung der deutschen Marineliteratur im Jahrzehnt 1900/1909.

Seemacht, Marinepolitik.

P. Herre: „Der Kampf um die Herrschaft im Mittelmeer, die geschichtliche Entwicklung des Mittelmeerraumes" („Wissenschaft und Bildung", 46) — Leipzig, Quelle & Meyer (gebunden 1,25 ℳ) — gibt einen gedrängten, zusammenfassenden Überblick.

C. Baillaux: „Géographie sociale, la mer" — Paris, Doin — behandelt den Einfluß des Meeres auf das heutige Verkehrs- und Wirtschaftsleben der Völker und auf ihre politische und militärische Stellung.

G. A. Erdmann, der unermüdliche Vorkämpfer für die Entwicklung der deutschen Flotte, erörtert in „Zwei Grundfragen der deutschen Flottenpolitik" — G. Stalling, Oldenburg i. Gr. (1,50 ℳ) — „das deutsche Flottenprinzip und seine Gegner" und „Seerüstungsverständigungen und ihre Folgen". Im ersten Aufsatz wendet er sich scharf gegen die Galsterschen Ansichten, deren Unhaltbarkeit er beweist, im zweiten gegen die Flaumacher im eigenen Lande. — In „Moderne Hansepolitik" — Leipzig, O. Gracklauer (1,50 ℳ) — fordert er eine Politik, die dem deutschen Handel und Verkehr Absatzgebiete schafft und erhält, die diesem die Wege offen hält und durch höchste Leistungen ihn im Wettbewerb mit anderen Ländern stützt unter dem Schutz einer starken Flotte. — In „Deutsche Bürgerbibliothek für Jugend und Volk", herausgegeben von A. Wiegand — Altenburg S.-A., St. Geibel —, 2. Band: „Unter deutscher Kriegsflagge" bietet er eine Erzählung über die Entwicklung, Organisation, Tätigkeit und soziale sowie volkswirtschaftliche Bedeutung unserer Kriegsmarine, die weiteste Verbreitung verdient (gebunden 1,20 ℳ).

„Verkehrs- und Weltkarte zur Veranschaulichung deutscher Seegeltung und Seegeschichte", entworfen von P. Langhans — Gotha, J. Perthes (aufgezogen 24 ℳ) — veranschaulicht den Umfang des deutschen Seeverkehrs und der Seekabel und gibt die Hauptdaten aus der Geschichte der deutschen Seemacht.

O. Martens-Dortmund: „Unsere Kriegsflotte wie sie sein soll und wie sie ist", 2. Auflage — Berlin, Deutsche Zeitungs-Verlags-Anstalt A. G. (0,60 ℳ) —. Der Verfasser von „Flotte und Seemacht im Leben der Völker" vereinigt hier einige

Digitized by Google

in Zeitungen veröffentlichte Aufsätze, um vor einer Überschätzung unserer Flotte ebenso wie vor einem Stillstand zu warnen.

A. Schroeder: „Die Flotte als notwendige Ergänzung unserer nationalen Wehrmacht" — J. Klinkhardt, Leipzig (1 ℳ) — bildet das erste Heft einer Sammlung: „Erziehung zum Staatsbürger an den Lebensfragen der Nation" und ist für die heranwachsende Jugend bestimmt. Die gemeinfaßliche, richtige Darstellung verdient die weiteste Verbreitung.

A. v. Mörl: „Tod oder Leben für unsere Kriegsmarine" — Wien, Ambr. Opitz Nachf. (0,80 ℳ) — richtet an die Bevölkerung Österreich-Ungarns die Mahnung, die Flotte zu verstärken, da sie zu wirksamer Vertretung der Seeinteressen nicht ausreiche und daher lieber ganz aufzugeben sei.

Auf entgegengesetztem Standpunkt steht: G. dell' Adami: „Zur Seepolitik Österreichs im Interesse seiner Volkswirtschaft" — Wien, Manzsche Buchhandlung (1 ℳ) — er tritt für weitere Ausbildung der Schiffahrtssubventionen, Einführung einer Seemannsordnung, Vereinigung der kleineren Reedereien ein, um Österreichs Seehandel vom Auslande unabhängig zu machen.

M. Schloß, der schon mehrfach für die Entwicklung der österreich-ungarischen Seemacht öffentlich eintrat, hat einen offenen Brief an den Marinekommandanten Admiral Grafen Montecuccoli gerichtet: „Wem sind die österreich-ungarischen Seeinteressen anvertraut?" — Wien, C. Konegen (1 ℳ) —, in dem er eine wesentliche Verstärkung der Flotte fordert.

Das Ergebnis der Prüfung der von Lord Beresford gegen die Admiralität gerichteten Vorwürfe, die Landesverteidigung aufs Spiel gesetzt zu haben, liegt in dem Bericht des Untersuchungsausschusses vor, der auf Anordnung des Unterhauses bei Harrison & Sons, London (1½ d) gedruckt ist: „Report of the sub-committee of the committee of imperial defence appointed to inquire into certain questions of naval policy raised by Lord Charles Beresford".

Die englischen Wahlen förderten eine Anzahl Schriften zur Marinepolitik und Reichsverteidigung an den Tag:

C. E. W. Bean: „With the flagship in the South" — London, T. W. Laurie (gebunden 2 s 6 d) —. Der Verfasser nahm als Berichterstatter des „Sydney Morning Herald" an der Reise des englischen Flaggschiffes „Powerful" von Sydney nach Auckland zur Begrüßung der amerikanischen Flotte teil; er erweist sich als guter, scharfer Beobachter und Schilderer des Geistes, Lebens und Dienstbetriebes in der englischen Flotte und tritt für die Schaffung einer australischen Marine ein.

Lord Brassey: „Our fleet and naval policy" — London, Spottiswoode & Co. —, printed for private circulation, erkennt die Berechtigung des Ausbaues der deutschen Flotte an, hält den englischen two-Power-standard für geboten und ausreichend, lobt die Admiralität für ihre Bemühungen, die Flotte auf die Höhe kriegsmäßiger Ausbildung zu bringen, und warnt vor übertriebener Besorgnis. Zwei ältere Abhandlungen: „Strength of the British navy", 1899, und „Observations on naval expenditure", 1893/94, sind hier nochmals abgedruckt.

A. R. Colquhoun: „1912? Germany and sea power" — London, Sir Isaac Pitman & Sons (1 s) —. Der als marinepolitischer Schriftsteller bekannte

Digitized by Google

Verfasser vereinigt hier seine in Zeitungen veröffentlichten Aufsätze zur angeblichen deutschen Flottenbedrohung Englands und kommt zu dem Schluß, daß England außer dem two Power standard ein auf allgemeiner Dienstpflicht beruhendes Heer haben müsse. Er erkennt unsere Berechtigung zum Flottenbau an und den Fehler, den die englische Admiralität durch Einführung der „Dreadnoughts" begangen hat.

D. Foster: „Defence of the Empire in Australia" — Melbourne und Sydney, Rankine, Dobbie & Co. (2 s) — steht auf dem Standpunkt, daß die Grundlage der Verteidigung Australiens die englische Flotte sein muß, da jene nicht als besondere Frage, sondern nur im Zusammenhang mit der Reichsverteidigung zu lösen ist. Eingehende Untersuchung führt den Verfasser zu der Ansicht, daß die Verteidigungseinrichtungen Australiens möglichen feindlichen Unternehmungen gewachsen sind.

„Imperial conference. Correspondence and papers relating to a conference with representatives of the self-governing dominions on the naval and military defence of the empire" — London, Wyman & Sons (6 d) — gibt die Ergebnisse der im Jahre 1909 abgehaltenen Reichsverteidigungskonferenz.

„Invasion and defence", by „Fabius" — London, A. Treherne & Co. (2 s) — geht von der Annahme einer bevorstehenden deutschen Landung größeren Stils in England aus, tadelt die Verteilung der britischen Flotte, die sie der Vernichtung durch Torpedoboote aussetze, und tritt für Vermehrung des Heeres ein. Der Verfasser untersucht die für die Häfen je nach ihrer Bedeutung erforderlichen Verteidigungsmittel, fordert Landschutz für die Kriegshäfen und bespricht in einem Anhange die Küstenverteidigung.

D. J. Macaulay: „An Imperial military system" — London, W. Clowes & Sons — bringt Vorschläge zur englischen Reichsverteidigung, die den von der Reichsverteidigungskommission inzwischen gefaßten Beschlüssen geradezu widersprechen.

P. A. Silburn: „The colonies and imperial defence" — London, Longmans, Green & Co. (gebunden 5 s) — behandelt als Kolonialer den gegenwärtigen Stand der Verteidigung Großbritanniens und seiner Kolonien und fordert eine einheitliche Imperial defence-Politik.

Spenser Wilkinson: „Britain at bay" — London (gebunden 6 s) —. Der bekannte Verfasser von „The brain of the navy" führt aus, daß England, um allen Möglichkeiten gewachsen zu sein, außer einer starken Flotte ein so starkes Heer haben müsse, daß dies für Entscheidungen auf dem Festlande in die Wagschale fallen und England vertrauensvolle Bundesgenossen werben könne. Dies Heer könne nur aus der allgemeinen Wehrpflicht hervorgehen; der Verfasser stellt einen Plan hierfür auf. Das Verhältnis zwischen England und Deutschland behandelt er durchaus unparteiisch.

H. F. Wyatt und L. G. H. Horton-Smith: „The passing of the great fleet" — London, Sampson Low, Marston & Co. (gebunden 8 s 6 d) —. Die Gründer der Imperial maritime league veröffentlichen hier eine Übersicht über ihre agitatorische Tätigkeit zur Vergrößerung der englischen Flotte.

Ch. Chaumet: „La crise navale" — Paris, Chapelot & Cie. — rügt als sachkundiger Budgetberichterstatter die in der Marineverwaltung und Marinepolitik Frankreichs liegenden Mißstände und gibt Mittel zur Abstellung an.

Digitized by Google

„1912? Armate la marina“ — Roma, E. Voghera —. Eine Agitationsschrift zur Verstärkung der italienischen Flotte, die in ihrer Beurteilung der Schiffstypen den sachkundigen Verfasser verrät.

J. Sachs hat A. T. Mahans „The interest of America in sea power, present and future“ unter dem Titel „Die weiße Rasse und die Seeherrschaft“ ins Deutsche übersetzt — Wien und Leipzig, Verlag „Lumen“ (5 ℳ) —.

J. M. de Gavalda: „Del poder naval y de su necessidad para España“ — Madrid, Imprenta del Ministerio de Marina (4 ℳ) —. Der Verfasser weist, nachdem er den Einfluß der Seemacht auf die Geschichte dargestellt hat, die Notwendigkeit einer Flotte für Spanien nach.

Seewesen im allgemeinen.

E. K. Chatterton: „Sailing ships, the story of their development from the earliest times to the present day“ — London, Sidgwick & Jackson (gebunden 16 s) —. Das Buch ist für weitere Kreise geschrieben, die große Zahl guter Schiffsbilder aus allen Jahrhunderten machen es aber auch für Fachkreise wertvoll.

K. Opel: „Abenteuer des Kapitän Mago. Eine phönizische Weltfahrt vor 3000 Jahren. Mit Zugrundelegung des französischen Werkes von Cahue bearbeitet“; 5. Auflage — O. Spamer, Leipzig (gebunden 4 ℳ) — schildert das phönizische Seewesen auf Grund der bisherigen Forschungsergebnisse.

Marinegeschichte, Seekriegsgeschichte.

Von † A. Stenzel's „Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik“ ist der 2. Teil von 400 v. Chr. bis 1600 n. Chr. in Hannover und Leipzig, Hahnsche Buchhandlung (gebunden 15 ℳ), erschienen. Die Bearbeitung hat Vizeadmiral z. D. G. Kirchhoff unter Mitwirkung des Admiralstabes der Marine übernommen, nachdem † Kontreadmiral z. D. Plüddemann, der sie bis einschließlich der Schlacht bei Actium in der Hand hatte, durch Krankheit zur Aufgabe gezwungen war. Marinepolitische und seetaktische Erörterungen, die sich an die Vorgänge knüpfen, geben dem Leser Anstoß, Parallelen zu ziehen. Ein ausführliches Sachregister für den 1. und 2. Band ist angefügt.

v. Holleben: „Seehelden und Seeschlachten in neuerer und neuester Zeit geschildert“ — ist die 2. Auflage bei O. Spamer, Leipzig (gebunden 6,50 ℳ) erschienen.

Die als Sonderabdruck aus dem „Bremer Tageblatt“ veröffentlichten „Lebenserinnerungen eines 78jährigen Bremers“ von Jürgen Heinrich Döscher-Bremen (1 ℳ) werden hier erwähnt, weil der Verfasser als Zahlmeister der deutschen Flotte angehörte und über das Leben und Treiben auf ihr berichtet.

A. M. Broadley und R. G. Bartelot: „Nelson's Hardy, his life, letters and friends“ — London, Murray (gebunden 10 s 6 d) — ist die erweiterte Biographie des Flaggkapitäns Nelsons aus „The three Dorset Captains“ und enthält eine Anzahl neuer brieflicher Schilderungen der Schlacht von Trafalgar und jener Periode.

G. A. R. Callender: „Sea kings of Britain: Albemarle to Hawke“ — London, Longmans, Green & Co. (gebunden 2 s 6 d) — setzt die 1907 erschienenen kurzen Lebensbeschreibungen britischer Admirale fort.

Digitized by Google

Der bekannte Marineschriftsteller E. Fraser hat in „Bellerophon, the bravest of the brave" — London, Wells-Gardner, Darton & Co. (gebunden 6 s) — die Geschichte der englischen Linienschiffe mit Namen „Bellerophon" nach amtlichen und privaten Quellen fesselnd geschildert. Da das erste Schiff dieses Namens von 1794 bis 1815 an allen bedeutenden Seeschlachten hervorragend beteiligt war und schließlich Napoleon in die Verbannung nach St. Helena trug, so bietet das Buch eine fortlaufende Geschichte der Seekriege zu Anfang des 19. Jahrhunderts.

D. Hannay hat seiner vor 10 Jahren erschienenen „A short history of the Royal navy 1217—1688" jetzt einen zweiten Band, „1689—1816", folgen lassen. Der Verfasser behandelt die Vorkommnisse zur See dieser Zeit im Rahmen der allgemeinen Geschichte und unterzieht die leitenden Männer, die Zustände und Handlungen einer eingehenden Kritik.

Sir C. P. Lucas: „A history of Canada (1763—1812)" — Oxford, Clarendon Press (gebunden 12 s 6 d) — behandelt auch die kriegerischen Ereignisse zur See in dieser kriegsdurchtobten Zeit.

Sir Clements Markham: „Life of Admiral Sir Leopold McClintock" with an introductory note by W. Alexander — London, J. Murray (gebunden 15 s) —. Ein alter Schiffs- und Forschungsgenosse des durch seine Polarforschungsreisen insbesondere auf „Fox" bekannten McClintock, der 1907 im Alter von 88 Jahren starb, nachdem er noch die 50jährige Wiederkehr des Tages seiner Ausreise mit „Fox" erlebt hatte, schildert uns hier nach Tagebüchern und Briefen das Leben, Wirken und den Charakter dieses außerordentlichen Mannes.

J. Moresby: „Two Admirals, Admiral of the fleet Sir Fairfax Moresby (1786—1877) and his son John Moresby, a record of life and service in the British navy for a hundred years" — London, J. Murray (gebunden 14 s) — bringt die Lebensbeschreibungen des Vaters des Verfassers sowie die eigene und damit einen wertvollen Beitrag zur Geschichte der englischen Marine über einen Zeitraum von 100 Jahren.

Die Navy Records Society veröffentlichte: Vol. XXXVI: A descriptive catalogue of the naval manuscripts in the Pepysian library at Magdalene college — Cambridge, ed. by J. R. Tanner, vol. III Admiralty letters (vols IV and V).

Horatio First Earl Nelson: „The Nelson whom we British love" — London, Larrold & Sons (1 s) — ist bereits in 2. Auflage erschienen und schildert in packender Weise dem englischen Volke seinen Nelson.

J. R. Thursfield, der durch seine Abhandlung gelegentlich der Hundertjahrfeier von Trafalgar „Trafalgar and the Nelson touch" in den Vordergrund getretene englische Marineschriftsteller, hat unter dem Titel „Nelson and other naval studies" — London, J. Murray (gebunden 13 s) — diese und eine Anzahl früherer auch in Zeitschriften veröffentlichten Abhandlungen vereint herausgegeben, die die Beachtung des Seeoffiziers verdienen. Der Verfasser bekennt sich zu der Ansicht, daß nur eine ausreichende Seemacht England gegen Invasion schützen kann, daß daneben aber die in der Heimat befindlichen Landstreitkräfte so organisiert sein müssen, daß sie Handstreiche einer der Flotte entgangenen Landungsabteilung abwehren können.

Digitized by Google

A. Weston: „My life among the bluejackets“ — London, J. Nisbet & Co. (gebunden 6 s) —. Die bekannte „Mutter der britischen Blaujacken“, die jetzt im 60. Lebensjahre steht, gibt hier eine Schilderung ihres Lebensganges und ihres Lebenswerkes, das der sozialen und christlichen Fürsorge für die Mannschaften der englischen Flotte durch Gründung von Seemannsheimen, Enthaltsamkeitsvereinen, religiösen Vereinen gewidmet und für andere Staaten vorbildlich geworden ist. Nur von einer Freundin unterstützt, hat Miß Weston durch ihr Gottvertrauen und ihre Tatkraft so große Erfolge erzielt.

In „Splitter und Spähne aus der Geschichte der Gegenwart“, neue Folge — Berlin, Allgemeiner Verein für deutsche Literatur (5,50 ℳ), 2. Auflage — gibt J. v. Pflugk-Harttung unter dem Titel „Der Kampf um die Herrschaft zur See“ eine lebendige und von richtiger Auffassung zeugende Darstellung des Kampfes Napoleons I. gegen England.

Ph. Barrey: „L'arsénal du Hâvre pendant la révolution (1789—1801)“ — Le Hâvre, H. Micaux — beruht auf archivalischen Quellen.

Über die Hilfeleistung der Marine beim Erdbeben von Messina ist eine Schrift erschienen: „L'opera di soccorso prestata dalla regia marina nella regioni devastate da terremoto del 28 dicembre 1908“ — Roma, „Rivista marittima“ —, in der auch die Betätigung der anderen Marinen kurz erwähnt wird.

E. Bucci gibt in „Il blocco de Genova“ — Genova, Olivieri & Co. (3 Lire) — einen tagebuchartigen Auszug aus seinem in Vorbereitung befindlichen Werke „Avvenimenti navali in Liguria 1797—1815“ über die Ereignisse bei der Blockade Genuas im Jahre 1800 mit zeitgenössischen Abbildungen.

E. Prasca: „Novi documenti sulla battaglia di Lepanto“ -- Padova (1,20 ℳ) — sei, obwohl Sonderabdruck aus Vol. XXV der Atti e Memorie der R. Academia di scienze etc. de Padova, angeführt wegen des wertvollen Berichtes über die Schlacht aus der Feder eines der venezianischen Flaggoffiziere, Antonio da Canal, und der vollständigen Schiffslisten nebst Ordnung der verbündeten Flotten, beides Schriftstücke, die der Herausgeber in den Archiven entdeckte.

Die Marinelitteratur föreningen“ hat als Heft 9 in eigenem Verlag, Stockholm, herausgegeben: N. Klado: „Sjökrigshändelserna under rysk-japanska Kriget, del II“, übersetzt von H. Elliot.

H. Rechnitzer: „Søkrigsoperationerne i den Russish-Japanesiske Krig 1904/05“ — København, Det Schønbergske verlag (6 ℳ) —. Das mit Unterstützung des dänischen Marineministeriums herausgegebene Werk bringt eine abgeklärte Darstellung auf Grund der bisher über den russisch-japanischen Krieg vorliegenden Arbeiten.

In „ИВНА КРОВИТ“ („Le prix du sang“) schildert der namentlich durch sein „Raßplata“ bekannte russische Fregattenkapitän Ssemenow † das Ende der Schlacht bei Tsuschima, seine Gefangenschaft in Japan, die russische Meuterei, seine Heimkehr und das über ihn abgehaltene Kriegsgericht. Diese wertvollen Beiträge zur Geschichte des russisch-japanischen Krieges hat wie die früheren der französische Kommandant de Balincourt übersetzt und bei A. Challamel, Paris, mit der Jahreszahl 1910 herausgegeben (3,50 fr.). — Eine deutsche Übersetzung von Kapitänleutnant Gercke erschien 1910 unter dem Titel „Unser Lohn“ bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (2,75 ℳ).

Digitized by Google

Ch. O. Paullin: „Commodore John Rodgers, Captain, Commodore and senior officer of the American navy 1773—1838“ — Cleveland, Ohio, The A. H. Clark Co. (gebunden 4 $) —. Die auf ungedruckten Quellen öffentlicher und privater Natur aufgebaute Lebensbeschreibung ist zugleich eine gute Geschichte der Vereinigten Staaten-Marine von 1798 bis 1838 und wirft außerdem wertvolle Streiflichter auf die politische Geschichte jener bewegten Zeit und die handelnden Personen.

Von A. T. Mahan: „Admiral Faragut“ ist ein unveränderter Neudruck bei Sampson Low, Marston & Co., London (gebunden 7 s 6 d) erschienen.

R. W. Neeser: „Statistical and chronological history of the United States navy 1775—1907“ — New York, The Macmillan Co. (gebunden 50 s) — ist ein Werk, wie es in dieser Eigenart noch nicht besteht. Es beruht auf den Quellen der Archive der Vereinigten Staaten, Großbritanniens und Frankreichs und behandelt in chronologischer Ordnung (Band 2. von Teil I) die Verwaltung der Marine und die bemerkenswerten Ereignisse in der Geschichte der Marine, in Teil II Schlachten, Unternehmungen und Wegnahme von Kriegschiffen, in Teil III Wegnahme von Kauffahrern. Der noch nicht erschienene IV. und V. Teil sollen vollständige Geschichten jedes Schiffes und der Kaperei sowie der Marinen der Staaten und der Konföderation geben. Vorausgeschickt ist im ersten Bande eine erschöpfende Bibliographie der Vereinigten Staaten-Marine, die einschließlich des Namens- und Sachregisters 153 Druckseiten in Großquart umfaßt. Der Verfasser hat ein Werk geliefert, das nicht nur für die Marine der Vereinigten Staaten, sondern für jeden Seeoffizier und für die Geschichtsforscher von höchstem Werte ist.

Von der „Geschichte der Seekriegsereignisse im russisch-japanischen Kriege 1904/1905“, herausgegeben vom Admiralstab der japanischen Marine, ist der I. Teil erschienen.

G. Unger: „Illustrered Svensk sjökrigshistoria. Afsett för undervisningen vid K. sjökrigsskolen“. 1. deel omfattende tiden intill 1680 — Stockholm, A. Bonnier (6,20 ℳ) — ist als Lehrbuch an der Seekriegsschule nach Zettersteen, Munthe und Hildebrand bearbeitet.

Der bei Cavite unterlegene spanische Admiral Montojo veröffentlicht anläßlich der 11jährigen Wiederkehr des Tages im Maiheft der spanischen Zeitschrift „Por esos mundos“ (Heft 1,50 ℳ) eine Darstellung des Gefechtes, auf die als Geschichtsquelle hier aufmerksam gemacht wird, „El combate naval de Cavite“.

Erst jetzt wird ein bedeutendes Geschichtswerk, das ganz auf Quellen aus den Archiven, namentlich aus dem Archivo de Indas, beruht, bekannt: J. T. Medina: „El Veneciano Sebastián Caboto al servicio de España y especialmente de su proyectado viaje á las Molucas por el Estrecho de Magallanes y al reconocimiento de la costa del continente hasta la gobernación de Pedrarias Dávila“ — Santiago de Chile 1908, Imprenta y encuadernacion universitaria —. Das Werk bringt außer der geschichtlichen Darstellung auch die Belege im Abdruck und eine Bibliographie spanischer Werke über Sebastian Cabot, es füllt eine Lücke in der Harrisseschen Lebensbeschreibung des bekannten Entdeckers und Kartographen aus.

Digitized by Google

Seestrategie und -taktik.

Sir E. R. Fremantle: „Oversea trade in war" — London, The Navy League (6 d) — hält dafür, daß der Handelskrieg stets bestehen, aber stets eine Nebenoperation des Seekrieges bleiben wird, gegen die die englische Flotte zahlreiche Kreuzer zum Unschädlichmachen der Kaperer brauche, da eine Konvoiierung der Handelsschiffe heutigen Verhältnissen nicht mehr entspreche.

M. Castex: „Le grand état-major général" — Paris, H. Charles-Lavauzelle (3,50 fr.) — beschäftigt sich mit der Neuregelung der dem Generalstabe der französischen Marine zuzuteilenden Aufgaben. Er wünscht die Übertragung des ausschließlichen Rechts der strategischen Leitung, die maßgebende Stimme in der Ausgestaltung von Schiffen und Waffen, die ausschließliche Ausbildung des Personals in den Schulen und an Bord, besonders auch das Studium der Seestrategie, Taktik, Geschichte, die Verbreitung richtiger Auffassungen über die Seemacht im Volke.

Der bekannte R. Daveluy faßt unter dem Titel „L'esprit de la guerre navale" seine 1902 und 1905 erschienenen Arbeiten über Seetaktik und Seestrategie zusammen und will sie durch ein drittes Werk „L'organisation des forces" vervollständigen. Zunächst ist Band I: „La stratégie", Band II: „La tactique" (zweite, nachgesehene Auflage von „Étude sur la stratégie navale") bei Berger-Levrault & Cie., Paris (6 fr.) erschienen. — Der 1910 erschienene Band III: „L'organisation des forces" (5 fr.) behandelt das Personal und Material der Flotte und die Marineverwaltung insonderheit der französischen.

G. Dubois: „Rochefort-sur-mer, son rôle dans l'organisation maritime nationale" — Rochefort, Ch. Thèze — behandelt die strategische Bedeutung dieses französischen Kriegshafens und tritt für seine Erhaltung als Arsenal ein.

G. Laur: „Tsoushima". Suivi de remarques par lieutenant de vaisseau Baudry — Paris, Berger-Levrault & Cie. (3,50 fr.) —. Ein französischer Generalstabsoffizier gibt eine sorgfältige Darstellung der Schlacht bei Tsuschima und zieht die sich daraus ergebenden taktischen Lehren; ein Seeoffizier gibt eine Beurteilung der Arbeit; dadurch entstand ein beachtenswertes Werk.

J. Cardoso: „O blocqueio moderno, estudo sobre estrategia naval" — Coimbra, F. Amado (7,50 ℳ) — behandelt die Frage nach neuen Gesichtspunkten unter Heranziehung geschichtlicher Beispiele.

Trutz und Schutz der Schiffe.

L. Jacob: „Artillerie navale" — Paris, O. Doin & Fils (gebunden 10 fr.) — behandelt im 1. Band die Geschütze und Geschosse, im 2. Band die Lafetten, Pulver und das Schießen, jedoch mit Ausnahme der Feuerleitung, und zwar des Materials aller Marinen.

L. Jacob: „Résistance et construction des bouches à feu" — Paris, O. Doin & Fils (gebunden 5 fr.) — behandelt im 1. Teil die Theorie des Geschützwiderstandes, im 2. Teil die Herstellung der Geschützrohre in drei Abschnitten: bis 1870, von da bis zur Einführung des rauchlosen Pulvers, bis zur Jetztzeit, in den Hauptstaaten, auch die Schiffs- und Küstengeschütze.

Digitized by Google

Auf Denecke: „Geschichte der Königl. Preuß. Artillerie-Prüfungskommission" — Berlin, Selbstverlag (3,50 ℳ) — sei bei dem Anteil, den die Kommission an der Entwicklung der Marineartillerie hatte, hingewiesen.

Zu Kortzen-Kühn: „Waffenlehre" ist Heft 2b: „Geschützrohrverschlüsse", bearbeitet von R. Kühn in Wien bei L. W. Seidel & Sohn (5 ℳ) erschienen.

J. Kozák: „Geschoßbewegung im Vakuum" — Wien und Leipzig, C. Fromme (10 ℳ) —. Der durch seine ballistischen Untersuchungen bekannte Verfasser gibt nach dem gewiß zuständigen Urteil des Feldmarschall-Leutnants Frhrn. v. Wuich dem Artilleristen eine auf modernstem Standpunkte stehende parabolische Theorie zur Orientierung in allen Fällen der Schießpraxis, die auch zur Vorbereitung für Lehrer der Ballistik sehr geeignet ist.

Auf Kretzschmar: „Das Schießverfahren mit Maschinengewehren" — Oldenburg i. Gr., G. Stalling (0,80 ℳ) — sei umsomehr hingewiesen, als es die erste Anleitung zur Ausbildung in schießtechnischer Hinsicht ist und in einem Anhang Aufgaben für das gefechtsmäßige Schießen bringt.

N. Sabudski: „Untersuchungen über die Bewegung der Langgeschosse", übersetzt von Ritter v. Eberhard — Stuttgart, Fr. Grub (6,80 ℳ) — behandelt die theoretische Seite erschöpfend.

J. B. Ferreira: „Armes portateis e material de artilharia, conformo o programma de ensino da escola naval" — Lisboa, Imprensa nacional (22,50 ℳ) —. Der Verfasser hat mit Verständnis eine Auswahl in dem weiten Gebiete der Handwaffen und Geschütze getroffen und unter Berücksichtigung der geschichtlichen Entwicklung einen leicht faßlichen, durch 1000 gute Abbildungen erläuterten Leitfaden für den Artillerieunterricht an der portugiesischen Marineschule hergestellt.

A. T. Dawson: „The engineering of ordnance", ein Sonderabdruck der „Proceedings of the junior institution of engineers", ist hier angeführt, da die auf diesem Gebiete an sich wenig umfangreiche Literatur durch den Vortrag eine schätzbare Bereicherung erfahren hat.

Das bekannte „Treatise on service ordnance" ist in 7., mit der Jahreszahl 1908 versehener Auflage vom Instructional staff (gun branch) des ordnance college vollständig neu bearbeitet herausgegeben — Eyre & Spottiswoode, London (gebunden mit dem Zeichnungsband 7 s 6 d).

Das „Handbook on ammunition" ist von der Admiralität mit Verbesserungen bis September 1909 bei Eyre & Spottiswoode, London, herausgegeben.

O. Guttmann: „Zwanzig Jahre Fortschritte in Explosivstoffen" — Berlin, J. Springer (3 ℳ) — gibt vier in der Royal society of arts gehaltene Vorträge, die sich mit der Entstehungsgeschichte und den Fortschritten der Explosivstoffe befassen. Besonders ist aus dem dritten Vortrag die Verdrängung des Schwarzpulvers durch das rauchlose Pulver und aus dem vierten Vortrag die Vorsichtsmaßregeln bei Behandlung von Explosivstoffen hervorzuheben.

F. Kedesdy: „Die Sprengstoffe, Darstellung und Untersuchung der Sprengstoffe und Schießpulver — M. Jänecke, Hannover (4,20 ℳ) — gibt über die wichtigsten Fragen der Sprengstofftechnik zuverlässige Auskunft.

Digitized by Google

Von R. Escales: „Die Explosivstoffe“ ist als 4. Heft „Ammonsalpeter-sprengstoffe“ gefolgt — Leipzig, Veit & Co. (8 ℳ).

Erst jetzt wird bekannt: J. de Campos Lomba: „Lições de torpedos“ — Rio de Janeiro 1908 — ein Unterrichtsbuch für die Schüler der unterseeischen Verteidigung, das das brasilianische Material und seine Bedienung mit vielen bildlichen Darstellungen behandelt.

Bewertung der Flotten und der Schiffstypen.

In der Schrift: „Die Wahrheit über die neuen österreichisch-ungarischen Linienschiffe“ — Hamburg, v. Grefe & Tiedemann (0,80 ℳ) — verurteilt M. Schloß den Bau der „Radetzky“-Klasse als veraltet, zu wenig Schutz, Trutz, Geschwindigkeit bietend, der italienische Typ sei nachzuahmen, und für jedes italienische seien zwei österreichische Linienschiffe zu bauen.

Ch. Humbert: „La flotte fantôme, ni bateaux — ni canons — ni obus“ — Paris, J. Talandier (3,50 fr.) — kritisiert eingehend die inneren Verhältnisse und die Kriegsbereitschaft der französischen Marine.

Flottenhandbücher und -Jahrbücher.

Die Druck- und Verlagsanstalt Borussia, Berlin, hat ein ansprechend ausgestattetes Blatt mit den Schattenrissen der Schiffe usw. der Hochseeflotte mit Schornsteinabzeichen und einer Flottenliste unter dem Titel „Die deutsche Hochseeflotte“ (0,20 ℳ) herausgegeben, das Besuchern der Kriegshäfen von Nutzen sein dürfte.

„Nauticus, Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen“, 11. Jahrgang, 1909 — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (5 ℳ, gebunden 6 ℳ) — bringt in seinem ersten Abschnitte alles Material herbei, um die Grundlosigkeit der englischen Flottenpanik nachzuweisen und anderseits darzulegen, wie unerläßlich für unsere Weltmachtstellung die ungestörte Durchführung unseres Flottengesetzes ist. Ferner dürften die Aufsätze „Die Kreuzerfrage“, „Der heutige Stand der Luftschiffahrt, unter besonderer Berücksichtigung der Militärluftschiffahrt“, „Das Kauffahrteischiff und seine Ladung im Seekriege“ zur Klärung der Ansichten beitragen. Aus dem wirtschaftlich-technischen Teile seien hervorgehoben: „Luftschiffbau und Seeschiffbau“, „Die deutschen Seekabelgesellschaften“, „Schwimmdocks und Trockendocks“.

B. Weyer: „Taschenbuch der Kriegsflotten“, 10. Jahrgang, 1909 — München, J. F. Lehmann (4,50 ℳ) — bringt die Schattenrisse der Schiffe neu bearbeitet, das ganze nachgesehen und zum Teil mit neuen Photographien ausgestattet. Die Angaben über Geschütze der deutschen Flotte sind fortgefallen.

de Balincourt: „Les flottes de combat en 1909“ — Paris, Berger-Levrault & Cie. — spricht in seiner Vorrede, die eine kurze Übersicht der Typenentwicklung im Jahre 1908 gibt, den modernen Panzerkreuzern („Indomitable“) die Aussicht auf allgemeine Verbreitung wegen der hohen Kosten ab.

„The fleet annual and naval year book 1909“ wirft in seinem ersten Teile einige Schlaglichter auf das Leben an Bord englischer Kriegschiffe.

T. A. Brassey: „The naval annual 1909“ — London, J. Griffin & Co. — wahrt sich gegenüber der englischen Flottenpanik die ruhige Betrachtung; hervorzuheben

Digitized by Google

sind die Abhandlungen von J. Leyland: „The naval expansion of Germany", W. H. Henderson und H. Russel: „Dockyard administration", A. Richardson: „Alternative systems of propelling machines".

„The navy league annual 1909/1910" bringt in seinem 3. Jahrgang u. a. einen Aufsatz des Grafen Ernst v. Reventlow: „The naval policy of Germany and the relations with England", der vielleicht eine ruhigere Auffassung unserer Marinepolitik bewirkt. M. Laubeuf gibt „The evolution of submarine vessels", M. Loir „The French need of capital ships". In „The mastery of the Pacific" macht Satori Kato die Ansprüche Japans an die Vorherrschaft im Stillen Ozean geltend. Die Besprechung der Entwicklung der einzelnen Flotten und die Flottenlisten sind nach den politischen Gruppierungen geordnet. Das Buch, dessen Herausgeber A. H. Burgoyne ist und das bei J. Murray, London, erscheint, bringt für den geringen Preis, 2 s 6 d gebunden, erstaunlich viel und gutes. Der Aufsatz von H. Bywater über unser Marinepersonal ist nicht ganz zutreffend.

Fred J. Jane: „Fighting ships" hat als Schriftleiter für das Unterseebootswesen und Unterwasserschutz der Schiffe den bekannten früheren dänischen Korvettenkapitän Hovgaard gewonnen, der im 2. Teil seine Ansichten darüber auseinandersetzt.

The „Daily Graphic" guide to the fleet (1 d) bringt mit vielen Schiffsbildern und Bildern aus dem Kriegschiffsleben kurze lehrreiche Aufsätze über Schiffstypen, ihre Verwendung im Kampf, den Dienst an Bord und die Laufbahnen in der englischen Marine aus Anlaß des Flottenbesuches auf der Themse.

„Souvenir of the British Channel fleet, the mainstay of England" — publ. by Abrahams & sons, Devonport (1 s) — bringt gute Photographien der Schiffe dieser Flotte mit Angabe der Wasserverdrängung.

„Annuario delle flotte del mondo 1909", ed. L. Tonetti, Roma, Circolo giovanile della Lega navale italiana (1,25 Lire) — enthält Flottenlisten, Pläne und Ansichten von Kriegschiffen und in einem zweiten Teil Aufsätze über italienische Schiffbaupolitik und technische Fragen und ist besonders für die Schuljugend bestimmt, um sie für Seemachtfragen zu interessieren.

Organisation.

Aus der bei Gerhard Stalling, Oldenburg i. Gr., erschienenen Unteroffiziersbibliothek, die den Unteroffizieren des Heeres Belehrung über ihren Beruf und Stand bieten will, sind hier zu erwähnen:

Band 4., P. Hilbrand: „Was muß der Unteroffizier von der Marine wissen?"

Band 5., v. B.: „Von fremden Heeren und Marinen", die einen gedrängten Überblick geben.

H. Russel: „The A B C of the Royal navy" — London, Gale & Polden (1 s) — gibt grundlegende Auskunft über die Organisation und Zusammensetzung der heutigen englischen Marine nebst Stärkevergleichen.

Zu den „King's regulations" sind Addenda (1909) bei Wyman & Sons, London (gebunden 1 s 6 d) erschienen.

J. L. de Lanessan: „Le bilan de notre marine" — Paris, F. Alcan (3,50 fr.) — ist im ganzen eine Wiederholung der nach seinem Rücktritt von ihm gegebenen Dar-

Digitized by Google

stellung seiner Tätigkeit als Marineminister und Urheber des französischen Flottengesetzes vom Jahre 1900. (L'action républicaine dans la marine, Paris 1902.)

Personal, Uniform, Ausbildung.

E. N. Robinson: „The British tar in fact and fiction, the poetry, pathos and humour of the sailor's life. With introductory chapters on the place of the sea officer and seaman in naval history and historical litterature by John Leyland" — läßt sich am besten als Kulturgeschichte des englischen Seemannes der Segelzeit bezeichnen. — London, Harper Brothers (gebunden 15 s).

J. Captier: „Étude historique et économique sur l'inscription maritime" — Paris, Gizard & Brière (2 fr.) —. Der Verfasser kommt auf Grund einer eingehenden geschichtlichen Darstellung der wirtschaftlichen Seite der See-Einschreibung zu dem Schluß, daß sie aufzuheben sei samt den aus ihr den Seeleuten zufließenden Vorteilen, Pension usw.

R. de Lagonde: „Le recrutement de l'armée de mer en France et à l'étranger" — Toulose, Privat (5 fr.) — bringt eine ausführliche geschichtliche Darstellung der Inscription maritime und einen Vergleich mit dem Gesetz über die zweijährige Dienstzeit für das Heer in Frankreich. Die Mannschaftsergänzung der übrigen Marinen gibt dem Verfasser Anlaß für die französische Marine die Aufhebung der See-Einschreibung, Ersetzung durch die Aushebung mit Einstellung der Rekruten alle viertel oder noch besser alle halbe Jahre vorzuschlagen.

F. W. R. N. & J. S. H.: „Stripes and types of the Royal navy" — London, Gale & Polden (1 s) — ein nützliches Büchlein, das außer sämtlichen Marineuniformen und Abzeichen auch in Kürze die dienstlichen Aufgaben der einzelnen Dienstgrade und -zweige bringt.

Die Vorschriften betreffend „Uniformen und Rangabzeichen der Kaiserlich Japanischen Marine" sind neu erschienen.

Das „Gunnery drill book for His Majesty's fleet" ist mit Verbesserungen bis zum 1. Januar 1909 bei Eyre & Spottiswoode, London (geb. 9 s), herausgegeben.

Küstenbefestigung.

Der in 14. Auflage auf Veranlassung der Generalinspektion des Militär-Erziehungs- und Bildungswesens bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (6,50 ℳ) erschienene „Leitfaden für den Unterricht in der Befestigungslehre, im Pionierdienst, Verkehrswesen und im Festungskrieg auf den Königlichen Kriegsschulen" bespricht auch kurz die Hauptgesichtspunkte der Küstenbefestigung und -verteidigung.

W. Stavenhagen: „Die Küstenbefestigungen der außerdeutschen Seemächte" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (3 ℳ) — gibt für jedes Land zunächst eine kurze militär-geographische Küstenbeschreibung, dann die einzelnen befestigten Plätze, die Befestigungsformen, die Küstenartillerie, Annäherungshindernisse, etwaige behelfsmäßige Anlagen und schließlich Organisation, Leitung, Flotte.

H. Plessis & E. Leyrand-Girarde: „Manuel complet de fortification" ist in 4., neubearbeiteter Auflage bei Berger-Levrault & Cie., Paris (gebunden 10 fr.) er-

Digitized by Google

schienen und bringt auch einen 18 Seiten umfassenden Abschnitt über Küstenbefestigungen und -verteidigung.

P. Andersen: „Bidrag til søartilleriets historie København" (6,50 ℳ) bietet eine Geschichte des Personals und seiner Leistungen, die mit Unterstützung des dänischen Marineministeriums veröffentlicht ist.

Landungen.

Der in 4., vermehrter und verbesserter Auflage bei R. Eisenschmidt, Berlin (6 ℳ) erschienene 4. Band der „Taktik" von Balck behandelt auch die Seetransporte.

A. v. Janson: „Der Überfall über See als Feldzugseinleitung" — Berlin, R. Eisenschmidt (4 ℳ) —. Der bekannte Verfasser von „Zusammenwirken von Heer und Flotte" setzt in dieser kriegsgeschichtlichen Studie seine Untersuchungen auf diesem Gebiete fort und kommt zu dem Schluß, daß eine gute Vorbereitung zur Abwehr solcher Überfälle der beste Schutz dagegen ist.

M. Pfeiffer: „Ein deutscher Reiterposten in Schantung" — Berlin, D. Reimer (gebunden 6 ℳ) — gibt die Geschichte der berittenen Kompagnie des III. Seebataillons im Schutzgebiet Kiautschou nebst anziehender Schilderung der chinesischen Bevölkerung des Schutzgebietes.

G. Teuber: „Beiträge zur Geschichte der Eroberung Britanniens durch die Römer" (Berl. Stud. z. Geschichte) — Breslau, Trewendt & Grainer (2,50 ℳ) — wird hier angeführt wegen der Untersuchungen, die der Verfasser über Einschiffungs- und Landungspunkt anstellt.

Leutnant A. Dewar R. N. hat seine in der „Morning Post" und im „The United Service Magazine" erschienene Abhandlung über die Invasionsgefahr „Is invasion impossible?" bei J. Griffin & Co., London (1 s) vereint herausgegeben. Er behandelt das Thema nur mit Rücksicht auf Deutschland und kommt zu dem Schluß, daß kleinere Landungen zur Beunruhigung (raids) möglich seien und nur durch örtliche schwimmende Verteidigung abgewehrt werden könnten, solange nicht die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht dem Heere die Abwehr ermöglicht.

F. Villar: „Organisação e evoluções de artilharia de desembarque" — Rio de Janeiro, Laemmert & Cie. — behandelt sehr eingehend die Bedienung der Landungsbatterie.

Die Kauffahrtei.

Reederei.

E. Fitger: „Ein Jahrzehnt in Schiffbau, Reederei und Seeschiffahrt" (Volkswirtschaftl. Zeitschr., Heft 239/40) — Berlin, L. Simion Nf. (2,40 ℳ) — gibt einen guten, für die deutschen Volkswirte, Werften und Reeder sehr lehrreichen Überblick.

W. Böhmert: „Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd" — Berlin, L. Simion Nf. (1,60 ℳ) — gibt eine Nebeneinanderstellung der Entwicklung des Standes dieser zwei großen Schiffahrtsgesellschaften und ihrer gegenseitigen Einwirkung aufeinander.

„Nautische Bibliothek", herausgegeben von F. Bolte — Berlin, K. W. Mecklenburg — 6. und 7. Band: „Die Technik der Weltschiffahrt" von Dr. ing. E. Foerster

Digitized by Google

behandelt ohne zu tiefes Eingehen in Einzelheiten die technische Herstellung der Seeschiffe, ihre Einteilung, Verwendung, Unterhaltung und gibt ein übersichtliches Gesamtbild.

Versicherung und Unfallverhütung.

„Allgemeine Seeversicherungsbedingungen von 1910", Entwurf der Hamburger Assekuranzmakler nebst Sitzungsprotokollen — Hamburg, L. Friederichsen & Co. (6 ℳ) — bildet einen zeitgemäß aufgestellten Entwurf, der nunmehr den andern Beteiligten, den Versicherten, zur Prüfung vorgelegt ist.

Die Seeberufsgenossenschaft hat neue Unfallverhütungsvorschriften (Ausgabe 1909) herausgegeben — gedruckt bei G. G. Persiehl, Hamburg:

1. für Dampfer,
2. für die außerhalb der kleinen Küstenfahrt verkehrenden Segelschiffe,
3. für die in der kleinen Küstenfahrt und Wattfahrt verkehrenden Segelschiffe.

Das Reichsamt des Innern hat eine dankenswerte Bearbeitung veröffentlicht: „Steinkohlenladungen in Kauffahrteischiffen, gemeinschaftliche Darstellung ihrer Gefahren und der Mittel zu deren Verhütung" — Berlin, Reichsdruckerei (50 Pf.).

Der Bericht über den I. Internationalen Kongreß für das Rettungswesen zu Frankfurt a. M., 10. bis 14. Juni 1908, herausgegeben von der Kongreßleitung, redigiert von Prof. Dr. G. Meyer — Berlin, A. Hirschwald — wird angeführt, weil auch das Rettungswesen zur See und an der Küste behandelt wurde.

L. Perels: „Zum Vorentwurf eines Seeunfallgesetzes" — Stuttgart, F. Enke — beantragt und begründet Änderungen an dem vom Reichsamt des Innern veröffentlichten Vorentwurf.

„Sécurité de la navigation et réglementation du travail à bord des navires" Loi de 17. avril 1907 — Paris, A. Challamel (1,25 fr.) — gibt die französische Seemannsordnung.

Personal.

„Auf zur See!" Aussichten für junge Leute in der Handelsmarine. Von einem praktischen Seemann — Leipzig, Richard Sattler (1 ℳ) — behandelt die verschiedenen Berufsstellungen an Bord erschöpfend nach ihren Pflichten und Rechten.

Die deutsche Gesellschaft zur Bekämpfung der Geschlechtskrankheiten dehnt ihre unterstützenswerte Tätigkeit auch auf die Seeleute aus durch die preisgekrönte Flugschrift: „Kurze Freud, langes Leid", von Dr. med. C. Graeser, mit farbigem Umschlag von Lovis Korinth — Leipzig, J. A. Barth (20 Pf.)

Bei Wyman & Sons, London, sind die vom 1. Januar 1910 ab gültigen Anforderungen für die seemännischen Patentprüfungen erschienen, die im ganzen eine Erhöhung zeigen. Ist auch die Monddistanz im Schifferexamen gefallen, so ist dafür Schiffbau eingeführt:

„Board of Trade regulations relating to the examination of masters and mates in the mercantile marine" — (1 s).

„Book of regulations relating to the examinations of skippers and second hands of fishing boats" — (3 d).

Digitized by Google

Die von der Handelskammer von Paris zur Hebung des seemännischen Nachwuchses für die Kapitäns- und Offizierstellen seit 1905 eingerichtete école supérieure de navigation maritime veröffentlicht das „Programme des conditions d'admission" — Paris, Vuibert & Nony (0,40 fr.) — aus denen hervorgeht, daß der Unterricht an diesem Zweige der école supérieure pratique de commerce et d'industrie frei ist und daß halbe Freistellen mit Pension gewährt werden. Die Schule bereitet zum Schifferpatent vor.

Staatliche Unterstützung.

Mit den in dem letzten Jahrzehnt immer weiter ausgebildeten Staatssubventionswesen für die Seeschiffahrt beschäftigen sich:

B. Huldermann: „Die Subventionen der ausländischen Handelsflotten und ihre Bedeutung für die Entwicklung der Seeschiffahrt" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (1,50 ℳ) —. Der Verfasser, Generalsekretär der Hamburg-Amerika Linie, hat die Schrift auf Veranlassung dieser und des Vereins Hamburger Reeder herausgegeben. Die Schrift enthält eine sorgfältige, auf zuverlässigen Grundlagen beruhende Zusammenstellung der in den Seestaaten der Seeschiffahrt gewährten Unterstützungen aus Staatsmitteln, deren verderbliche Wirkung auf den Unternehmungsgeist der Reeder der Verfasser beklagt. Angeschlossen ist sein Vortrag auf dem nautischen Vereinstag im März 1909 über die derzeitige Lage der Seeschiffahrt, die insbesondere die deutsche in trüben Farben malt.

M. Gerville-Réache: „La marine marchande en France et en Allemagne, subventions et primes" — Paris, A. Pedone (4 fr.) — kommt durch den Vergleich zu dem Schluß, daß durch Lösung der vielseitigen Fesselung der französischen Kauffahrtei und durch Ausbau der Häfen ihr wesentlich mehr geholfen werden könne, als durch die jetzige Subventionspolitik.

F. Corbara: „Protezionismo e marina" — Roma, Loescher, Eron & Co. (1 Lire) —. Der Verfasser, ein Admiralstabsoffizier, gibt einen kurzen Überblick der wirtschaftlichen und Verkehrsverhältnisse in Italien und den anderen Subventionsländern und stimmt für Beibehaltung der Unterstützung der Seeschiffahrt durch den italienischen Staat nach einem vom Marineminister Bettolo aufgestellten System wirtschaftlichen Ausgleichs.

Seehäfen und Kanäle.

Der unbefriedigende Zustand der französischen Häfen gibt zu neuen Klagen Anlaß:

E. Boutillier: „Nos ports de commerce, leur état actuel, les améliorations qu'ils nécessitent, les mesures à prendre pour les réaliser rapidement" — Paris, Dunod & Pinat (2,75 fr.) — gibt von berufener Feder eine gedrängte Übersicht über die Einrichtungen der französischen Handelshäfen und ihre wünschenswerten Verbesserungen.

P. de Rousiers: „Les grands ports de France" — Paris, A. Collin (3,50 fr.) — schildert in Einzeldarstellungen den Charakter und die wirtschaftliche Bestimmung der großen Handelshäfen Frankreichs.

De Cordemoy: „Exploitation des ports maritimes" — Paris, H. Dunod & E. Pinat (gebunden 12 fr.) —. Der Verfasser gibt nach einem einleitenden Überblick über die Bedeutung und Entwicklung der Seehäfen und die Stellung der Häfen

Digitized by Google

in den einzelnen Staaten eine erschöpfende Darstellung der für den Hafenbetrieb einschließlich der zur Ausbesserung von Schiffen erforderlichen Einrichtungen.

G. de Marqueissac: „Outillage et transports maritimes, notions pratiques" — Paris, A. Challamel (2 fr.) — umfaßt den Lehrstoff der französischen Seefahrtschulen auf diesem Gebiete.

E. Huyard: „Le port de Bordeaux". Avec une préface de Ch. Chaumet — Bordeaux, Feret et fils (5 fr.) — behandelt eingehend die derzeitige Lage des Hafens von Bordeaux und seine auf seinem Hinterlande beruhende zukünftige Entwicklung.

A. J. de Bray: „Les installations maritimes comparées des ports de Liverpool et d'Anvers" — Brüssel, J. Polleunis (5,50 fr.)

Die Société scientifique de Bruxelles gibt seit dem Jahre 1906 Monographien über die Häfen heraus: „Les ports et leur fonction économique", Louvain, Sécrétariat de la Société scientifique, die ihren Anteil an der Volkswirtschaft behandeln. Im laufenden Jahre wurden behandelt: Barcelona und Bilbao, Buenos Aires, Bremen, New York, Schanghai, Zeebrügge von verschiedenen Verfassern.

Die Rumänische Generaldirektion der Häfen und der Wasserstraßen hat bei Socec & Co., Bukarest, herausgegeben: „Notes sur le port de Constantza", die eine Schilderung dieses namentlich der Petroleumausfuhr dienenden Hafens und seiner Anlagen bringt.

Das vom Office of naval intelligence der Vereinigten Staaten-Marine bearbeitete Werk: „Coaling, docking and repairing facilities of the ports of the world" ist in 5 Ausgabe — Washington, Government printing office — erschienen.

F. Regel: „Der Panamakanal" („Angewandte Geographie", Red. G. Grothe, III. Ser. 6. Heft) — Halle a. S., Gebauer-Schwetschke (gebunden 4 ℳ) — behandelt die Geschichte des Kanalbaues, die geographischen Verhältnisse der Landenge von Panama, insonderheit die Kanalzone und die wirtschaftlichen Aussichten des Kanals.

Seefischerei.

Die rührige „Ligue maritime française" lenkt die Aufmerksamkeit ihrer Landsleute auf die volkswirtschaftliche Bedeutung der Seefischerei und ihres Wertes als Bildnerin des seemännischen Nachwuchses der Marine in einer Schrift von M. A. Hérubel: „La pêche française à la fin de 1908" — Paris, eigener Verlag (1 fr.) — die auch ausführliche statistische Angaben enthält.

Binnenschiffahrt.

„Ostelbischer Schiffahrts-Kalender 1909" herausgegeben von P. V. Queißer und E. Rógóczy — Berlin, Gea-Verlag (gebunden 2,50 ℳ) — der im ersten Jahrgang vorliegt, soll zu einem Nachschlagebuche und Ratgeber für den Schiffahrtsbetrieb in den östlichen Landesteilen ausgestaltet werden. Er behandelt zunächst das Stromgebiet der Oder eingehend, nachdem eine Beschreibung der Wasserstraßen von den märkischen bis zu den ostpreußischen vorausgeschickt ist.

A. Pabst: „Die Wasserstraße Riga—Cherson und die Projekte für ein großes russisches Wasserstraßennetz" — Riga, P. Kerkovius (2 ℳ) — will im Auftrage des Rigaer Börsenkomitees zur Entwicklung der Binnenwasserstraßen Rußlands anregen.

Digitized by Google

Segelsport.

„Wettsegelbestimmungen der J. Y. R. U. für die Kleinsegelei", bearbeitet von den technischen Kommissionen der „Wettfahrtvereinigung Berliner Gigsegler" und der „Wettfahrtvereinigung Berliner Jollensegler" — Berlin, Dr. Wedekind & Co. (1 ℳ) — faßt alle einschlägigen Bestimmungen und die Yachtgebräuche zusammen.

Seemannschaft.

C. Dick: „Leitfaden der Seemannschaft", auf Veranlassung der Inspektion des Bildungswesens der Marine für den Gebrauch an der Marineschule und im Seeoffizierkorps bearbeitet — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (8 ℳ) — stellt eine vollkommen umgearbeitete und dem heutigen Schiffs- und Flottenbetriebe in der deutschen Marine angepaßte Bearbeitung des seemännischen Teils (Band II) der 3. Auflage des „Handbuch der Seemannschaft" dar. Es steht somit auf der Höhe der modernen Seemannschaft. Der 2. Teil des letzten Kapitels „Yachtsegeln" ist von Kapitän zur See a. D. Persius bearbeitet.

Dem 1908 bei Eyre & Spottiswoode, London, herausgegebenen „Manual of seamanship", Vol. I ist nun Vol. II gefolgt, das für die Weiterbildung der Unteroffiziere und mit Vol. I zusammen als Lehrbuch für die Deckoffiziere, Fähnriche und Leutnants der englischen Marine dienen soll. Es behandelt den Dienst an Bord, Rollen, die Bekohlungseinrichtungen, Scheibendienst, Leckscherung, Taucher- und Bergungswesen, Handhabung von Dampfbeibooten, Schleppen, Dienst der Torpedobootjäger, Seestraßenrecht, die Haupteinrichtungen der Schiffe, Theorie des Schiffes und der Maschine, Materialkunde. Kompaß, Deviationstheorie, Kompensation sind ohne Formeln eingehend dargestellt, auch die funkentelegraphischen Einrichtungen. Die Anforderungen in den Prüfungen sind angeschlossen. Das Buch zeigt den heutigen Begriff der Seemannschaft in der englischen Marine und belehrt auch über den Dienstbetrieb an Bord.

D. Wilson Barker: „A manual of elementary seamanship" — London, Ch. Griffin & Co. (6 s) — ist in 5. Auflage erschienen und behandelt eingehend die Takelung, ihre Erhaltung und Anwendung und ist als Lehr- und Vorbereitungsbuch für die Patentprüfungen bestimmt.

N. Nickelsen: „Skibs Fare og Frelse" — Christiania, H. Aschenhong & Co. (2 Kronen) —. Der Verfasser, Lehrer an der Seekriegsschule, teilt aus seiner praktischen Erfahrung nützliche Lehren mit für das Verhalten des Schiffsführers unter kritischen Umständen in See, wie Havarien, Strandung und dgl.

Drei in Holland erschienene Lehrbücher der Seemannschaft sind hier anzuführen:

J. A. Jongman: „Leerboek der practische zeevaartkunde, geheel ingericht voor hat gebruik aan zeevaartscholen en zelfstudie", 2. Auflage — Amsterdam, A. L. van Looy (10,50 ℳ).

Zeevaartschoel te Rotterdam: „Dictaat practische zeevaartkunde" — Gorinchen, J. Noorduyn en Zoon (gebunden 3,75 fl.).

Beide sind für die Seefahrtschulen der Kauffahrtei bestimmt, stehen auf dem Standpunkt moderner Seemannschaft, behandeln eingehend das Manövrieren mit Dampfern, aber auch das mit Segelschiffen und sind mit erläuternden Abbildungen ver-

Digitized by Google

sehen. Das erste umfaßt noch die Grundbegriffe des Schiffsbaues, der Witterungs- und Meereskunde, Kompaßwesen, Signalwesen, Loten, Loggen, Schiffskunde, Feuerlöschwesen.

„Zeemans-Handboek", samengesteld door den Kapitein-Lieutenant ter zee S. P. l'Honoré Naber — s'Gravenhage, Mouton & Co. — ist in 2. Auflage erschienen und umfaßt die wichtigsten Kapitel der Seemannschaft, Navigation und Wetterkunde in Form eines Nachschlagebuches für den praktischen Gebrauch.

Seestraßenrecht.

R. Fuhrmann: „Das Seestraßenrecht" — Lübeck, Selbstverlag (gebunden 12 ℳ) — gibt eine ausführliche Entwicklungsgeschichte des Seestraßenrechts, die zur Zeit gültigen Allerhöchsten Verordnungen nebst Kommentar und schließt nach Erörterung der vom Verfasser für nötig erachteten Änderungen mit einem Entwurf zu einer neuen Ordnung.

Derselbe Verfasser hat außerdem beim Hamburger Verlag, Hamburg und Lübeck, herausgegeben: „Auslegung der Seestraßenordnung" (3 ℳ) auf Grund gerichtlicher Entscheidungen bearbeitet, die sich für den praktischen Gebrauch an Bord sehr gut eignen dürften. Sie haben besonders die Punkte der Seestraßenordnung ins Auge gefaßt, die, wie die vielen gerichtlich geahndeten Verstöße dagegen lehren, noch nicht den Seefahrern in Fleisch und Blut übergegangen sind. Dies ist gleichzeitig eine kleine Ausgabe des 2. Teils der vorangeführten großen.

„Les règles de route en mer" par R. de Ryckere et A. Bultinck. (Extrait des „Pandectes Belges" publiés par la direction de E. Picard) — Brüssel, Vve. F. Larcier (25 fr.) — ist eine sehr umfangreiche erschöpfende Darstellung des Seestraßenrechts mit Beispielen aus den Spruchverfahren der verschiedenen Seestaaten.

E. S. Roscoe: „The measure of damages in actions of maritime collisions with notes of american cases and epitomes of the law of Scotland by John A. Spens, France by Leopold Dor and Germany by Dr. O. Schroeder, also some unreported judgments and registered reports" — London, Butterworth & Co. (gebunden 10 s 6 d) — enthält eine vollständige Darstellung des geltenden englischen Rechts, dem zum Vergleich das amerikanische, deutsche, französische beigefügt sind. Der Verfasser schlägt eine internationale Regelung der wichtigsten Punkte vor.

Steuermannskunst.

H. de Méville: „Taschenbuch der Navigation für Motorbootführer" (Autotechnische Bibliothek, Band 35) — Berlin, R. C. Schmidt & Co. (gebunden 2,80 ℳ) — bietet dem Eigner eines Motorbootes die notwendigsten Grundlagen der Steuermannskunst und Seemannschaft für Führung des Bootes über See in klar verständlicher Sprache mit guten Abbildungen.

„Breusings Steuermannskunst". Im Verein mit Dr. O. Fulst u. Dr. G. Meldau neu bearbeitet und herausgegeben vom Seefahrtschuldirektor Dr. C. Schilling ist in 8. Auflage bei M. Heinsius Nachf. in Leipzig (gebunden 14 ℳ) erschienen.

Der „Leitfaden für den Unterricht in der Navigation", auf Veranlassung der Inspektion des Bildungswesens der Marine ausgearbeitet, ist in 5., umgearbeiteter Auflage bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin (gebunden 6,75 ℳ) erschienen. Die Umarbeitung

Digitized by Google

erstreckt sich auf Kürzung in der Beschreibung der Instrumente, der Deviationstheorie und Vermessungslehre, Anpassung der Rechnungen an das neue Nautische Jahrbuch und die Gezeitentafeln, Aufnahme inzwischen eingeführter Instrumente z. B. auch des Kreiselkompasses von Dr. Anschütz.

J. Möller: „Nautik" (Aus „Natur und Geisteswelt", 255. Bdch.) — Leipzig, B. G. Teubner (gebunden 1 ℳ) — bietet dem Nichtfachmann einen Einblick in die Steuermannskunst, ohne ihn durch mathematische Ableitungen zu beschweren.

A. Marcuse: „Astronomische Ortsbestimmung im Ballon" — Berlin, G. Reimer (gebunden 5 ℳ) — stellt die Ergebnisse seiner wissenschaftlichen Forschungen und praktischen Erprobungen mit den erforderlichen Tafeln den Luftschiffern zur Ortsbestimmung zur Verfügung. Eine Karte des nördlichen Sternhimmels mit den vorzugsweise in Betracht kommenden Sternen und zwei Isogonenkarten für Deutschland und Europa für das Jahr 1909 vervollständigen das nützliche Handbuch, das zu seinem Verständnis eingehende astronomische und mathematische Kenntnisse voraussetzt.

Das 1904 zuerst erschienene Lehrbuch der Standliniennavigation für die englischen Seekadetten von W. Hall, „Modern navigation", ist, nachdem die Neuauflage der nautischen Tafeln von Inman eine Umrechnung der Beispiele nötig machte, in 2. Auflage von der University autorial press, Cambridge (7 s 6 d) herausgegeben. Der Untertitel ist geändert in: „A text-book of navigation and nautical astronomy adapted to the course for cadets of the Royal navy and the syllabus of the board of education", und dementsprechend ist das ganze Buch zu einem Schulbuch umgearbeitet, das auch die mathematischen Grundlagen der sphärischen Trigonometrie gibt und die terrestrische und astronomische Navigation bis zur Ortsbestimmung durch eine Standlinie und eine Peilung fortführt. Neu ist der Abschnitt: Taktische Aufgaben.

C. E. Mumford: „How to identify unknown stars and obtain the approximate altitude for any hour angle" — London, Imray, Laurie, Norie & Wilson (6 d) — faßt die bekannten Methoden kurz zusammen.

A. P. W. Williamson: „Text book on navigation and nautical astronomy" — London, J. Griffin & Co. (gebunden 7 s 6 d) — will ein Lehrbuch für die verschiedenen Prüfungen vor dem Board of Trade sein und erläutert die einzelnen Aufgaben der Navigierung durch Wort, Bild und Beispiele in elementarer, für Anfänger berechneter Weise.

J. B. Charcot und G. Clerk-Rampal: „La navigation mise à la portée de tous", 2. ed. — Paris, A. Challamel (gebunden 10 fr.) — gibt auch ohne Vorkenntnisse die Mittel an die Hand, die Navigation praktisch auszuüben.

Th. Funder: „Praktisk navigation" ist in 2. Auflage bei Frimodt erschienen (2,25 Kronen).

J. N. de Matta: „Instrumentos, rectas de altura e resolução dos principales problemas de navegação", Lisboa, ist in 2. Auflage erschienen und behandelt in elementarer Weise die nautischen Instrumente und ihre Verwendung bei der Ortsbestimmung.

Flaggen- und Signalwesen.

„Zum Flaggenbuch" (Fla. B.) herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt ist ein 1. Nachtrag, enthaltend 51 farbige Tafeln bei M. Rühl, Leipzig (13,50 ℳ) erschienen.

Digitized by Google

Kapitän Peterson hat zur Erlernung des Morsealphabets und des Winkeralphabets eine Methode erfunden, die er „Nautical whist“ nennt. Die Buchstabenzeichen sind auf Spielkarten dargestellt, werden an die Mitspieler verteilt und von diesen zur Zusammenstellung von Worten ausgespielt. Im Verlag von J. Brown & Son, Glasgow, sind zur Erleichterung des Erlernens des in den Prüfungen verlangten Signalisierens erschienen: „Nautical whist“ (2 s 6 d), „Brown's Morse Key“ (4 s 6 d), „Model semaphore“ (2 s 6 d).

Kompaß und Instrumente.

E. Stück: „Graphische Berechnung der Deviationstabellen und Deviationskoeffizienten“. Ausgabe A: Für Rosen mit Strich- und Gradteilung,
Ausgabe B: Für Rosen mit reiner Gradteilung
— Hamburg, Eckardt & Meßtorff (0,80 ℳ) — werden sich als nützliche Hilfsmittel erweisen zur Entnahme der halbkreisartigen und der viertelkreisartigen Deviation bei gegebenen Werten von B, C, D, E und umgekehrt zur Entnahme der Koeffizienten aus den Deviationen.

L. W. P. Chetwynd: „An explanation of the adjustment of ships' compasses“ — London, J. D. Potter (gebunden 2 s) — behandelt in elementarer Weise ohne mathematische Ableitungen aber von den Kraftfeldern ausgehend die Ursachen der Deviation, ihre Änderung und Kompensation.

S. Ducrot: „Mémento sur la boussole marine“ — Paris, A. Challamel (3,50 fr.) — gibt ohne Neues zu bringen, die Deviationstheorie.

M. L. Dunoyer: „Études sur les compas de marine et leurs méthodes de compensation. Un nouveau compas électromagnétique“ — Paris, Gauthier-Villars — der mit dem Preis der académie des sciences für den von ihm erfundenen und auf dem Linienschiff „Patrie“ erprobten elektromagnetischen Kompaß gekrönte Verfasser gibt zunächst eine geschichtliche Darstellung der Entwicklung des Kompaßwesens, dann die Laboratoriumversuche über das Nachschleppen von Fluidkompaßrosen, eine Theorie der Nadelinduktion auf D-Bügel, die sich allerdings nur auf Kompasse mit einer Nadel bezieht und schließlich eine Beschreibung seines elektromagnetischen Kompasses und dessen Erprobung.

J. Vallerey: „Traité élémentaire de la compensation des compas“, 2. éd. — Paris, A. Challamel (2 fr.) —. Nach 2 Jahren ist schon eine 2. Auflage dieses nützlichen Werkchens nötig geworden, der der Verfasser eine streng wissenschaftliche Behandlung angedeihen ließ.

Thos Y. Baker: „Sextant errors“ — London, J. Griffin & Co. (1 s) — gibt die Theorie der Sextantenfehler, ihre praktische Bestimmung und Abstellung durch klare Abbildungen erläutert.

L. Roosenburg: „Beschrijving en onderzoek van den gyroscopischen horizon Fleuriais“ — Utrecht, Kemink & Zoon — gibt die Ergebnisse seiner ausgedehnten und eingehenden Beobachtungen mit dem Fleuriaisschen Kreiselsextanten, die den Verfasser zur Empfehlung seiner Einführung in der holländischen Seeschiffahrt veranlassen.

Digitized by Google

Nautische Tafeln.

Breusings „Nautische Tafeln". Im Verein mit Dr. O. Fulst u. Dr. G. Meldau neu zusammengestellt und herausgegeben von Dr. E. Schilling sind in 9. Auflage bei M. Heinsius Nachf., Leipzig (gebunden 9 ℳ) erschienen.

Das Reichs-Marine-Amt hat zur Berechnung der Deviationskoeffizienten herausgegeben: „Tabelle der Produkte jedes Zehntels von 0,0 bis 50,0 mit dem Sinus der Winkel von 15′ zu 15′" — Berlin, R. Sigismund.

R. Stalling: „Der nautisch-astronomische und Universal-Rechenstab zur mechanischen Lösung aller mathematischen Probleme, unter Berücksichtigung der terrestrischen und astronomischen Navigation" — Hamburg, Selbstverlag (4 ℳ) — gibt die Beschreibung und Gebrauchsanleitung des zum Preise von 180 ℳ durch den Verfasser zu beziehenden Rechenstabes sowie die Verwendung bei der terrestrischen und bei der astronomischen Navigation.

A. Aleffio: „Istruzioni e tavole nautiche" — Genua, P. Pellas (gebunden 5 Lire) — bringt nach einer Abhandlung über die Methode der Höhenstandlinien Anweisungen zur Beobachtung, Rechnungsschema und Beispiele und die erforderlichen Tafeln, ferner die Koppeltafel und Tafeln zur Abstandbestimmung.

P. Boffen und D. Mars: „Zeevaartkundige Tafelen voor circummeridiaan waarnemingen met toepassing op de plaats-bepaling door Hoogtelijnen. Breedte 0°–75°, deklinatie 0°—79° uurhoek 0ᵘ—2ᵘ, azimuth 0°—36°" — P. Noordhoff, Groningen (2,25 fl.) — ist in 2. Auflage erschienen, die durch Tafeln zur Verbesserung von Mondhöhen und zur Bestimmung der Anwendungsgrenze des Verfahrens noch wertvoller geworden ist.

R. Schwarzschild und O. Birck: „Tafeln zur astronomischen Ortsbestimmung im Luftballon bei Nacht sowie zur leichten Bestimmung der mitteleuropäischen Zeit an jedem Orte Deutschlands" — Göttingen, Vandenhoeck & Ruprecht (gebunden 3,80 ℳ) — müssen ihre Brauchbarkeit wohl erst durch Erprobung in der Praxis nachweisen. Sie geben die Mittel an die Hand, durch eine Polarsternhöhe die Breite und durch die Höhe einer Anzahl anderer Sterne bei bekannter M. E. Zeit lediglich mechanisch den Verlauf der Standlinien zu bestimmen und aus dieser und der Breite den Ballonort sowie rückwärts aus der Standlinie an bekanntem Ort M. E. Zeit abzuleiten.

Vermessung, Seekarten, Segelanweisungen.

Das bekannte Handbuch der Vermessungskunde „Hydrographical surveying, a description of means and methods employed in constructing marine charts", dessen Verfasser, Sir William Wharton, inzwischen gestorben ist, ist von dessen Nachfolger als Hydrographer of the Admiralty, Kontreadmiral Moftyn Field, neu bearbeitet und erweitert in 3. Auflage bei J. Murray, London (geb. 21 s), erschienen.

„Astronomisch-geodätische Hilfstafeln zum Gebrauche bei geographischen Ortsbestimmungen und geodätischen Übertragungen", zusammengefaßt und herausgegeben unter Mitwirkung von Landmesser Böhler von Dr. L. Ambronn und Dr. J. Domke — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (10 ℳ) — enthält die zu Berechnungen bis auf zehntel Sekunden in Breiten von 70° Nord bis 70° Süd erforderlichen Tafeln. Von

Digitized by Google

den 15 von Dr. Domke entworfenen Nomogrammen können 7 vorteilhaft in unseren nautischen Tafeln an Stelle der jetzt üblichen Tafeln eingeführt werden: halber Tagebogen, Amplitude, Stundenwinkel und Höhe im ersten Vertikal, desgl. in der größten Depression, Kulminationssekunden.

A. Combescat und A. d'Arbaumont: „Guide du correcteur des documents nautiques à bord des bâtiments de l'état" — Toulon, J. Allé —. Die Verfasser haben die für die Verbesserung der Seekarten und nautischen Bücher gültigen Bestimmungen für Erleichterung dieses Dienstes zusammengestellt und mit praktischen Winken versehen, auch die Ausrüstung der französischen Kriegschiffe mit Karten und Büchern angegeben.

Bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin, wurden veröffentlicht vom Reichs-Marine-Amt: Beiheft zum „Segelhandbuch für das Mittelmeer". IV. Teil: Griechenland und Kreta (gebunden 3 ℳ).

„Segelhandbuch für das Ostchinesische Meer" (gebunden 4,50 ℳ).

„Segelhandbuch für die Westküste Frankreichs". 3. Auflage (gebunden 3 ℳ).

In Vertrieb bei D. Reimer (E. Vohsen) Berlin: „Segelhandbuch für die Nordsee". I. Teil, 2. Heft: Das Skagerrak. 4. Auflage (gebunden 3 ℳ).

Strömungen.

G. Schott: „Weltkarte zur Übersicht der Meeresströmungen und Schiffswege" ist in 3. Auflage bei D. Reimer (E. Vohsen), Berlin (aufgezogen 12 ℳ) erschienen.

E. A. C. P. Lüders: „Kaart over strommen fraarsaget ved tide-vandet i de Faeroske Fjorde" — Kopenhagen, A. F. Høst — gibt in der Art der Gezeitenkarten für den Kanal die Gezeiten und Gezeitenströmungen in den Farörern auf 12 Karten mit Erläuterungen.

Meereskunde und -forschung.

„Meereskunde", Sammlung volkstümlicher Vorträge zum Verständnis der nationalen Bedeutung von Meer und Seewesen, herausgegeben vom Institut für Meereskunde, 3. Jahrgang — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (je 50 Pf.):

Heft 1. Fr. Schulze: „Schiffsordnungen und Schiffsbräuche einst und jetzt".
Heft 2. R. Hartmeyer: „Die westindischen Korallenriffe und ihr Tierleben".
Heft 3. W. Laas: „Die Segelschiffahrt der Neuzeit".
Heft 4. R. Wittmer: „Die Torpedowaffe".
Heft 5. G. Spethmann: „Die Küste der englischen Riviera".
Heft 6. E. Holzhauer: „Kiel und Wilhelmshaven".
Heft 7. C. Schilling: „Die Laufbahn des Seemannes".
Heft 8. P. Krainer: „Die Entwicklung der Schiffsmaschinen".
Heft 9. H. Lübbert: „Die deutsche Hochsee-Segelfischerei in Vergangenheit und Gegenwart".
Heft 10. G. W. v. Zahn: „Eine Ozeanfahrt III. Der innere Dienst an Bord".
Heft 11. L. Mecking: „Das Eis des Meeres".
Heft 12. V. Franz: „Die Scholle, ein Nutzfisch der deutschen Meere".

Digitized by Google

Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde und des geographischen Instituts an der Universität Berlin, herausgegeben von A. Penck — Berlin, E. S. Mittler & Sohn:

Heft 13: R. Kretschmann: „Die italienischen Portolane des Mittelalters, ein Beitrag zur Geschichte der Kartographie und Nautik". Der Verfasser prüft auf Grund der nach von ihm gemachten Abschriften veröffentlichten italienischen Portolane (Segelhandbücher) des Mittelalters die viel umstrittene Frage der Zeit der Entstehung der italienischen Kompaßkarten nach und kommt zum Schluß, daß diese in das 13. Jahrhundert zu verlegen sei und eng mit den Portolanen zusammenhängt,

Heft 14: E. Moritz: „Die Insel Röm".

„Forschungsreise S. M. S. „Planet" 1906/07", herausgegeben vom Reichs-Marine-Amt — Berlin, R. Sigismund (25 ℳ):

1. Band: „Reisebeschreibung" von K. K. Lübbert nach den hinterlassenen Aufzeichnungen des Kommandanten Kapitänleutnant Lebahn† und Beiträgen von Prof. Dr. Krämer, Kapitänleutnant Kurtz und Oberleutnant zur See Schweppe bearbeitet.
2. Band: „Aerologie" unter Mitwirkung von Dr. Hergesell, Dr. Köppen, Kapitänleutnant Kurtz, K. K. Lübbert, Dr. Maurer, Oberleutnants zur See Schlenzka und Schweppe.
3. Band: „Ozeanographie" von Dr. W. Brennecke, Vorwort von Dr. Schott, Abhandlung über stereophotogrammetrische Arbeiten von Dr. Kohlschütter. Nebst Tafeln.
5. Band: „Anthropologie und Ethnographie" von A. Krämer,

legt Zeugnis ab für die wissenschaftliche Tätigkeit der Marine auf dem Gebiet der Meeresforschung und der Durchforschung des Luftmeeres.

Von dem Werk: „Wissenschaftliche Ergebnisse der deutschen Tiefsee-Expedition auf dem Dampfer »Valdivia« 1898 bis 1899", im Auftrage des Reichsamts des Innern, herausgegeben von Carl Chun ist erschienen — Jena, G. Fischer:

16. Band, 2. Lieferung: O. Bürger „Die Nemertinen".
19. Band, 1. Lieferung: F. Urban „Die Calcarea".
— 3. Lieferung: O. Carlgren „Die Tetraplatien".
20. Band, 1. Lieferung: E. Strauß „Das Gammaridenauge".

Der Conseil permanent international pour l'exploration de la mer veröffentlichte bei A. F. Høst & Sohn, Kopenhagen:

„Bulletin trimestriel des résultats acquis pendant les croisières périodiques et dans les périodes intermédiaires, année 1906—1907, partie supplémentaire contenant résumé de l'hydrographie des mers explorées par le conseil. Desgl. 1907—1908.

„Rapport administratif sur la sixième année", juillet 1907, juillet 1908.
„— des procès verbaux des réunions", vol XI., „ „ „ „
„— sur les travaux de la commission A dans la période 1902—1907".

„Bulletin statistique des pêches maritimes des pays du nord de l'Europe", vol. III pour l'année 1906.

Digitized by Google

Publications de circonstance:

Nr. 43. V. W. Ekman: „Die Zusammendrückbarkeit des Meerwassers nebst einigen Werten für Wasser und Quecksilber".

Nr. 44. Chas J. J. Fox: „On the coefficients of absorption of the atmospheric gases in distilled water and sea water", p. II Carbonic acid.

Nr. 45. J. Gehrke: „Über Farbe und Durchsichtigkeit des Ostseewassers mit einer allgemeinen Theorie des Zusammenhanges zwischen Farbe und Durchsichtigkeit in natürlichen Gewässern".

Nr. 46. Dr. G. Schneider: „Über das Wachstum der Aale in den Gewässern Schwedens".

Nr. 47. Dr. O. Pettersson: „Gezeitenähnliche Bewegungen des Tiefenwassers".

Forschungsreisen.

„Deutsche Südpolar-Expedition 1901 bis 1903". Im Auftrage des Reichsamts des Innern herausgegeben von Erich v. Drygalski:

X. Band. Heft 4. 1. G. Enderlein: „Die biologische Bedeutung der Antarktis". 2. G. Enderlein: „Die Insekten des antarktischen Gebietes". 3. P. Speiser: „Ektoparasiten des Fregattvogels".

XI. Band: Zoologie. III. Heft 1. Th. Mortensen: „Die Echenoiden". Heft 2. 1. F. Moser: „Die Ctenophoren der deutschen Südpolar-Expedition 1901 bis 1903". 2. A. Gruvel: „Die Cirripedien der deutschen Südpolar-Expedition 1901 bis 1903". 3. R. Goldschmidt: „Die Amphionxides-Formen". Heft 3. J. Bromann: „Untersuchungen über die Embryonal-Entwicklung der Pinipedia.

I. Band: Geographie. Heft 3. E. v. Drygalski und L. Gansemann: „Die Schwerkraftsbestimmungen".

II. Band. Heft 5: Geographie und Geologie. 1. E. v. Drygalski: „Geographie von St. Paul und Amsterdam". 2. E. Philippi: „Geologie der Inseln St. Paul und Amsterdam im Indischen Ozean". 3. R. Reinisch: „Gesteine von St. Paul und Amsterdam". 4. E. Vanhöffen: „Tiere und Pflanzen von St. Paul und Amsterdam".

III. Band: Meteorologie I, 1. Teil. Heft 1. W. Meinardus: „Meteorologische Ergebnisse der Winterstation des »Gauß« 1902 bis 1903".

IV. Band: Meteorologie II, 2. Teil Tabellen. Heft 1. W. Meinardus: „Meteorologische Ergebnisse der Winterstation des »Gauß« 1902 bis 1903".

V. Band: Erdmagnetismus. 1. Teil. Heft 2. Fr. Bidlingmaier: „Erdmagnetische Seebeobachtungen und anschließende Untersuchungen". 1. Die Grundlagen.

VII. Band: Bakteriologie, Chemie, Hygiene, Sport. Heft 2. J. Gibbing: „Chemische Untersuchungen von Meeresboden-, Meerwasser- und Luftproben der deutschen Südpolar-Expedition 1901 bis 1903".

Emmy v. Toll: „Die russische Polarfahrt der »Sarja«". Aus den hinterlassenen Papieren von Baron Eduard v. Toll — Berlin, G. Reimer (14 ℳ) — behandelt die 1900 angetretene Forschungsreise, von der Baron v. Toll nicht wiederkehren sollte.

Digitized by Google

E. G. Shackleton: „21 Meilen vom Südpol". Die Geschichte der britischen Südpol-Expedition 1907/09. Mit einer Beschreibung der Reise zum magnetischen Südpol von Prof. T. W. Edgeworth David. Übersetzt und bearbeitet von F. Becker — Berlin, W. Süsserott (gebunden 20 ℳ).

Wetterkunde.

Das bekannte „Barometer manual" ist in 6. eingehend durchgesehener Auflage von C. Hepworth im Auftrage des Meteorological committee bei Darling & Son, London, herausgegeben.

A. C. Scott: „Notes on meteorology and weather forecasting for junior navigators" — Portsmouth, Griffin & Co. (gebunden 5 s) — gibt dem Seeoffizier alle Hilfsmittel zur Vorherbestimmung des Wetters an die Hand, soweit dies von der Einzelbeobachtungsstation, die das Schiff darstellt, möglich ist.

G. Guilbert: „Nouvelle méthode de prévision du temps avec une préface par B. Brunhes" — Paris, Gauthier-Villars (13 fr.) —. Die Methode des Verfassers beruht auf 1. Feststellung der Windstärke um das Minimum herum, 2. dem Satz: das Minimum bewegt sich nach der Seite, wo es den geringsten Widerstand findet, 3. der Beobachtung, daß der höchste Druck links von dem das Mittel überschreitenden Winde liegt. Für seine Vorhersagen ist das Verhältnis der Windstärke zum Gradienten maßgebend. Er belegt seine seit 18 Jahren befolgte Methode, die von namhaften Meteorologen als wertvoll für die Prognose bezeichnet wird, hier mit Beispielen.

Schiffsbau.

„Die Fortschritte des deutschen Schiffbaues unter besonderer Berücksichtigung der Entwicklung der Flotte des Norddeutschen Lloyd" (Lloyd-Zeitung) — Berlin, Hobbing & Co. (gebunden 6 ℳ) — gibt einen guten durch viele Zeichnungen erläuterten Überblick für den Laien.

G. Herner, durch sein 1906 erschienenes: „Veranschlagen von Schiffen" bekannt, bietet dem jungen Fachgenossen im: „Entwurf und Einrichtung von Handelsschiffen" (Grundriß des Maschinenbaues, herausgegeben von E. Immerschmitt) — Hannover, Dr. M. Jänecke (11 ℳ) — eine wertvolle Handhabe.

Br. Meier: „Wie ein Ozeandampfer entsteht". Monographie mit einer Einleitung „Fünfzig Jahre deutschen Schiffbaues" von Tjard Schwarz — Leipzig, R. Voigtländers Verlag (gebunden 4 ℳ) —. Die Einleitung ist eine mit Erlaubnis der Ausstellungsleitung aus dem amtlichen Führer für die deutsche Schiffbau-Ausstellung in Berlin (1908) abgedruckte Einführung von berufenster Feder. Die Darstellung des Baues eines Ozeandampfers legt die Stettiner Vulcan-Werft zugrunde, die ja die hervorragendsten deutschen Dampfer erbaut hat und erläutert an Hand zahlreicher Abbildungen die Entstehung dieser Ozeanriesen in allgemein verständlicher Form für weitere Kreise.

T. Schwarz: „Die Entwicklung des Kriegschiffsbaues vom Altertum bis zur Neuzeit" (Sammlung Göschen) — Leipzig, G. J. Göschensche Verlagsbuchhandlung — bringt von berufener Feder einen allgemein verständlichen Überblick. I. Teil: „Das

Digitized by Google

Zeitalter der Ruderschiffe und der Segelschiffe für die Kriegführung zur See vom Altertum bis 1840" (gebunden 80 Pf.).

In Uhlands Handbuch für den praktischen Maschinen-Konstrukteur, Bauwissenschaften — Berlin, W. & S. Löwenthal — hat Prof. O. Flamm den Abschnitt III: „Schiffbau" bearbeitet, er gibt die Theorie des Schiffes und einen kurzen Überblick über die Praxis des Schiffsbaues und über die Schiffsmaschinen und Kessel.

Das bekannte „Textbook of theoretical naval architecture" by E. L. Attwood ist in 5. durchgesehener Auflage bei Longmans, Green & Co., London (gebunden 7 s 6 d) erschienen, die hinsichtlich der Stabilität, der Roll- und der Vorwärtsbewegung ergänzt ist.

G. Nicol: „Ship construction and calculations" — Glasgow, J. Brown & Son (gebunden 10 s 6 d) — will in einfacher, praktischer Form die Hauptfragen des Baues und der späteren Handhabung des Schiffes für Kapitäne und Anfänger im Schiffsbau darlegen. Es geht näher auf die Behandlung der Kauffahrteischiffe bei der Beladung ein.

Das bekannte, auch ins Deutsche übersetzte Werk von Th. Walton: „Know your own ship", das vorzugsweise das Kauffahrteischiff behandelt, ist bereits in 11. Auflage bei Ch. Griffin & Co., London (gebunden 7 s 6 d) erschienen.

W. F. Durand: „The resistance and propulsion of ships", 2. ed. — New York, J. Wiley & Sons (gebunden 21 s) — hat die in dem seit der ersten Veröffentlichung verflossenen Jahrzehnt gewonnenen Forschungsergebnisse auf dem Gebiet des Schiffswiderstandes verwertet.

E. Fournier, Vizeadmiral, hat seine Muße nach Erreichen der Altersgrenze benutzt, um sich erneut schiffsbaulichen Fragen zuzuwenden; bei Berger-Levrault & Cie., Paris, erschienen seine jüngsten Untersuchungen: „Vitesse des navires, résistance de l'eau en navigation ordinaire et sousmarine" (4 fr.), in denen er die Schiffswiderstände behandelt und die theoretischen und praktischen Ergebnisse graphisch darstellt.

Als Sonderabdruck der „Revue de mécanique" — Paris, H. Dunod & E. Pinat (3,50 fr.) — erschienen, verdient die Arbeit von M. Boris: „Note au sujet des installations de ventilation à bord des navires, établissement des projets et calculs correspondents" wegen ihrer erschöpfenden Behandlung des in der Literatur wenig vertretenen Gegenstandes hier Erwähnung.

Schiffsmaschinenbau und -betrieb.

A. Achenbach: „Die Schiffsschraube", III. Teil: Ihre Wirkungsweise und Berechnung. Eine Zusammenstellung und Kritik der gebräuchlichsten Theorien — Kiel, R. Cordes (gebunden 20 ℳ) — bringt das bedeutende Werk zum Abschluß.

„Allgemeine polizeiliche Bestimmungen über die Anlegung von Schiffsdampfkesseln nach der Bekanntmachung vom 17. Dezember 1908 mit den Material- und Bauvorschriften" — Berlin, C. Heymanns Verlag (60 Pf.) — enthalten die neuen einschlägigen Vorschriften.

O. Flamm: „Die Schiffsschraube und ihre Wirkung auf das Wasser". Photostereoskopische Aufnahmen unter gleichzeitigen Energie- und Geschwindigkeits-Registrierungen der im Wasser frei arbeitenden Schraube. Schlußfolgerungen aus den angestellten

Digitized by Google

Versuchen — München und Berlin, R. Oldenbourg (12 ℳ) — soll zur Weiterarbeit auf diesem wichtigen Gebiete anregen.

F. Normandy: „A practical manual on sea water distillation with a description of the necessary machinery for the process" — London, Ch. Griffin & Co. (gebunden 6 s) — bietet eine erschöpfende, auf eigenen praktischen Erfahrungen beruhende Arbeit über die Grundlagen der Seewasserdestillation und eine Beschreibung der bekanntesten Typen.

A. E. Seaton: „The screw propeller and other competing instruments for marine propulsion" — London, Ch. Griffin & Co. (gebunden 12 s 6 d) — gibt eine gute geschichtliche Darstellung, erschöpft aber die verschiedenen bei dem Entwurf von Propellern auftauchenden Fragen nicht ganz und kann nur als Führer für künftige Bearbeiter dieses Feldes dienen, der zeigt, was schon hier getan ist.

E. Brosser und R. Lelong: „Traité de machines à vapeur marines, la machine alternative" — Paris, A. Challamel (13 fr.) —. Die Verfasser geben eine Darstellung der Kolbenschiffsmaschine nach ihrem heutigen Entwicklungsstande, den sie als im wesentlichen abgeschlossen ansehen. Da ihre Vorträge an der französischen Marinebauingenieurschule und an der Marineakademie die Grundlage bilden, so zeigt das Werk gleichzeitig den heutigen Stand der Kolbenmaschine in der französischen Marine.

Jauch und Masméjean: „Cours des machines marines", 1. partie: Chaudières marines et accessoires avec des notes de résistance des matériaux et de thermodynamique — Toulon, Alté (22 fr.) — haben ein sehr gutes Lehrbuch für den Lehrgang der französischen Marineingenieurschule geliefert, das auch dem Praktiker ein Nachschlagebuch sein wird; es behandelt allerdings hauptsächlich französische Konstruktionen, die ja bahnbrechend waren.

D. de Rosignoli: „Guida allo studio delle machine a vapore marine e loro accessori" — Wien, Lehrbücherdepot (gebunden 3,70 Kronen) — soll als Leitfaden für österreichische nautische Schulen dienen.

A. H. M. Rasmußen: „Skibs Motorlaere" — Kopenhagen, G. E. C. Gad (5 ℳ) — ist auf Veranlassung des Ministers für Handel und Schiffahrt als Lehrbuch für die beteiligten Kreise von dem Unterdirektor der Kriegswerft bearbeitet.

Das von E. Ludwig und E. Linder herausgegebene „Taschenbuch für Schiffsingenieure und Seemaschinisten", mit einem Beitrag über Nautik von Prof. P. Vogel — München und Berlin, R. Oldenbourg (gebunden 5,50 ℳ) — ist die 2. vermehrte und verbesserte Auflage des 1905 im selben Verlag erschienenen Kalenders für Seemaschinisten und soll vorzugsweise ein Handbuch für den praktischen Schiffsmaschinenbetrieb sein.

E. Graf: „Technische Berechnungen für die Praxis des Maschinen- und Bautechnikers" — Leipzig, J. A. Barth (gebunden 6,80 ℳ) — ist ein Handbuch über gelöste Beispiele aus der gesamten Mechanik, der Maschinen-, Holz- und Bautechnik, einschließlich Eisenbeton- und Brückenbau, das außer den Formeln und durchgerechneten Beispielen auch die erforderlichen Rechentabellen und Logarithmen bietet.

E. Heidepriem: „Die Reinigung des Kesselspeisewassers", 2. vermehrte Auflage, neu bearbeitet von J. Bracht und G. Hausdorff (Schrift. d. Vereins deutsch. Revisions-Ingenieure, Nr. 1) — Berlin, A. Seydel (2 ℳ) — bietet die auf praktischen Erfah-

Digitized by Google

rungen beruhenden Methoden dieser für die Erhaltung der Kessel und Verhütung von Unfällen so wichtigen Frage.

Der „Leitfaden für die Divisionsschule der Werftdivisionen (Maschinistenmaaten-Klasse) in Maschinenkunde und in Elektrotechnik" ist in Neuausgabe — Wilhelmshaven, Karl Lohses Nachfolger — erschienen.

H. Haeder: „Der Indikator". Handbuch für Untersuchung und Verbesserung von Kraftanlagen, Dampfmaschinen, Dampfkessel, Verbrennungsmotoren sowie Pumpen und Kompressoren ist in 4. neu bearbeiteter Auflage bei O. Haeder, Wiesbaden (gebunden 9 ℳ) erschienen.

Zwei neue Tabellen über die Eigenschaften und Temperaturen der Wasser- und anderer Dämpfe, die bestimmt sind, das veraltete Werk Regnaults zu ersetzen und die Ergebnisse neuerer Untersuchungen, die in technischen Zeitschriften zerstreut veröffentlicht sind, zu vereinigen, sind erschienen:

C. H. Peabody: „Tables of the properties of steam and other vapours and temperature entropy table" — New York, J. Wiley & Co. (gebunden 4 s 6 d).

L. S. Marks und H. N. Davis: „Tables and diagrammes of the thermal properties of saturated and superheated steam" — London, Longmans, Green & Co. (7 s 6 d).

Beide stimmen in ihren Angaben nicht ganz überein und sind für den Gebrauch in Deutschland weniger geeignet, da sie die Fahrenheitsche Thermometerteilung zugrunde legen; das letztere behandelt nur den Wasserdampf.

Dampfturbinen.

W. Deinlein: „Zur Dampfturbinentheorie". Verfahren zur Berechnung vielstufiger Dampfturbinen — München und Berlin, R. Oldenbourg (gebunden 4 ℳ) — zeichnet sich durch Einfachheit und Klarheit der Darstellung aus.

G. Westinghouse, Pittsburg, hat unter dem Titel: „Broadening the field of the marine steam turbine: the problem, and its solution, the Melville and Macalpine reduction gear" eine Anzahl von Versuchen mit Turbinen veröffentlicht.

Verbrennungsmotoren.

Dem 1907 erschienenen ersten Teil von H. v. Ihering: „Die Gasmaschine, Berechnung, Untersuchung und Ausführung der mit gasförmigen und flüssigen Brennstoffen betriebenen Explosions- und Verbrennungskraftmaschinen", zugleich 3., völlig umgearbeitete Auflage der deutschen Ausgabe des Werkes „Die Gasmaschine" von Gustave Chauveau ist der II. Teil: „Die Verbrennungsmaschine" gefolgt — Leipzig, W. Engelmann (gebunden 25,80 ℳ).

R. Schöttler: „Die Gasmaschine, ihre Entwicklung, ihre heutige Bauart und ihr Kreisprozeß" ist in 5., umgearbeiteter Auflage bei J. Springer, Berlin (gebunden 20 ℳ) erschienen und dürfte neben dem Güldnerschen Werke über Entwerfen und Berechnen der Verbrennungsmotoren als Einführung in das Gebiet volle Existenzberechtigung bewahren.

D. Clerk: „The gas, petrol and oil engine" — London, Longmans, Green & Co. (12 s 6 d) — ist die 3. Auflage des zuerst 1886 als „The gas engine" er-

Digitized by Google

schienenen Werkes, in der der durch seine Untersuchungen auf diesem Gebiete bekannte Verfasser seine theoretischen Ergebnisse und praktischen Erfahrungen niederlegt. Die englische Fachpresse bezeichnet das Werk als up-to-date standard text book.

R. E. Mathat: „Construction et fonctionnement des moteurs à combustion intérieure" — Paris und Liège, Ch. Béranger (gebunden 25 fr.) — behandelt eingehend die jetzt im Vordergrund des Interesses stehenden Verbrennungsmotoren und zwar die stehenden, auch für Schiffe verwendbaren. Er vergleicht sie in ihren Leistungen mit den Dampfmaschinen.

Elektrotechnik, Funkentelegraphie, Seekabel.

„Elektrotechnik", Leitfaden für die Ingenieuraspirantenklasse der Kaiserlichen Ingenieurschule — Wilhelmshaven, C. Lohse Nachf. (gebunden 12 ℳ) — ist eine auf Veranlassung des Inspekteurs des Bildungswesens vom Marineoberingenieur Feldhus ausgeführte Neubearbeitung.

Robinson: „Manual of wireless telegraphy for the use of naval electricians" ist nachgesehen und in den Kapiteln III, IV, V ergänzt von L. W. Austin und Wm. S. Cowles in Annapolis, U. S. Naval Institute (gebunden 7,50 ℳ), neu herausgegeben.

C. Meisl: „Das deutsche Kabelwesen und die deutsche Kabelindustrie" (Dissertation) — Leipzig, Liepsch & Reichardt — behandelt sowohl die technische als die volkswirtschaftliche, politische und militärische Seite der Frage.

G. Thurn: „Die Seekabel unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Seekabeltelegraphie", in technischer, handelswirtschaftlicher, verkehrspolitischer und strategischer Beziehung dargestellt — Leipzig, S. Hirzel (8 ℳ) — wird der gestellten umfassenden Aufgabe gerecht.

Materialkunde.

J. Großmann: „Die Schmiermittel, Methoden zu ihrer Untersuchung und Wertbestimmung" — Wiesbaden, C. W. Kreidels Verlag (gebunden 6,50 ℳ) — beruht auf langjährigen Erfahrungen und Untersuchungen und bietet wertvolle Anhalte für die Praxis.

F. A. Roßmäßler: „Die flüssigen Heizmaterialien und ihre Anwendung" (Chemisch-technische Bibliothek, Band 324) — Wien und Leipzig, A. Hartlebens Verlag (3 ℳ) — behandelt auch ihre Anwendung in Schiffsdampfkesseln.

Für die Materialkunde des Schiffs- und Maschinenbauers wertvoll ist W. Giesen: „Die Spezialstähle in Theorie und Praxis" — Freiberg i. S., Craz & Gerlach (3 ℳ).

A. Greenwell und J. B. Elsden: „Analyses of British coals and coke" — London, The Colliery Guardian (gebunden 10 s) — ist in 3. Auflage erschienen, enthält außer den Analysen einige andere Angaben über die Kohlen und schließlich die Kohlenfirmen.

J. Ramsay: „Engineering units of measurement with symbols and abbreviations, British and metric equivalents" — Glasgow, J. Smith & Son (1 s) —. Das kleine Büchlein wird sich für jeden, der englische technische Zeitschriften und Werke liest, sehr nützlich erweisen.

Digitized by Google

L. Wèbes „Élasticité et résistance des matériaux" — Paris, Bérenger (12,50 fr.) — behandelt die Anwendung der Mathematik auf dies wichtige Gebiet der Ingenieurkunst, ebenso wie A. Morley: „Strength of materials" — London, Longmans, Green & Co. (gebunden 7 s 6 d) — das erst jetzt, obwohl schon 1908 erschienen zur Kenntnis kommt.

Hafenbau.

Alb. van Hecke: „La méthode expérimentale appliquée à l'étude de l'hydraulique fluviale et maritime" — Brüssel, Imprimerie nationale (9 fr.) — kritisiert die in Versuchsanstalten gemachten Versuche, um die Anwendung ihrer Ergebnisse auf den Strom- und Hafenbau zu förden.

V. Cornish: „The Panama canal and its makers" — London, T. Fisher Unwin (gebunden 5 s) — gibt eine objektive, auf eigener Anschauung beruhende Darstellung des Baustandes Ende 1908.

Seerecht.

W. Bardas: „Das öffentliche Seerecht Österreichs", Sammlung der Gesetze, Verordnungen und sonstigen Rechtsvorschriften" — Wien und Leipzig, Fr. Deuticke (20 ℳ) — bringt zum ersten Male eine systematische Zusammenstellung aller einschlägigen Bestimmungen.

„*Νόμος Ροδῶν ναύτικος*", The Rhodian sea-law ed. from the manuscripts by W. Ashburner — Oxford, The Clarendon press (gebunden 18 s) ist eine neue kritische Ausgabe des Rhodischen Seerechts.

Seekriegsrecht.

Endres „Völkerrechtliche Grundzüge der Kriegführung zu Lande und zur See" — Jena, E. Diederich (gebunden 1,80 ℳ) —, ein zur allgemeinen Unterrichtung über die schwierigen Fragen recht brauchbares Büchlein.

E. Fitger: „Das Seekriegsrecht nach den Beschlüssen der internationalen Konferenzen von Haag 1907 und von London 1908/09" („Volkswirtschaftliche Zeitfragen", Heft 245/46 [Jahrg. 31, Heft 5/6]) — Berlin, L. Simion Nachf. (2 ℳ) — gibt eine systematische kurze Übersicht über die Ergebnisse der Konferenzen.

Th. Niemeyer: „Prinzipien des Seekriegsrechts", Vortrag — E. S. Mittler & Sohn, Berlin (1,50 ℳ) — tritt für die Weiterentwicklung der Rechtsprechung und der Kodifikation des Seekriegsrechts auf Grund wissenschaftlicher Methodik ein. Er fordert unbeschränkte Gestattung aller geeigneten militärischen Mittel einschließlich des Seebeuterechts, dagegen Nichtzulassung der Theorie der fortgesetzten Reise und des Kriegskonterbandebegriffes, die die Neutralen in ungerechtfertigte Mitleidenschaft ziehen. Die Seekriegskonferenz in London ist über einige dieser Forderungen bekanntlich inzwischen zur Tagesordnung übergegangen.

P. Schreckenthal: „Die Entwicklung des internationalen Seekriegsrechtes seit der Pariser Deklaration, unter besonderer Berücksichtigung der Gesetzgebung Österreich-Ungarns" — Wien, Export-Akademie des K. K. Handelsmuseums (60 Heller) — erläutert die Ergebnisse der 2. Haager und der Londoner Konferenz an Hand der österreichischen Gesetze.

Digitized by Google

H. Staudacher: „Die Friedensblockade, ein Beitrag zur Theorie und Praxis nichtkriegerischer Selbsthilfe („Staats- und völkerrechtliche Abhandlungen", begründet von G. Jellinek und G. Meyer, VII, 3) — Leipzig, Duncker & Humblot (4,40 ℳ) — gibt eine erschöpfende Darstellung der Geschichte und der Theorie der Friedensblockade.

H. Wehberg: „Das Beuterecht im Land- und Seekriege", dargestellt unter besonderer Berücksichtigung der modernen Entwicklung des internationalen Handels — Tübingen, J. C. B. Mohr (3,60 ℳ) („Abhandlungen aus dem Staats-, Verwaltungs- und Volksrecht", herausgegeben von Zorn und Stier, VI, 1) — vertritt den Standpunkt, daß das Seebeuterecht völlig beseitigt werden müsse. Ein sehr ausführliches Verzeichnis der einschlägigen (auch Zeitschriften-) Literatur ist der Arbeit vorangeschickt.

W. A. Egerton: „Contraband of war" — London, J. Griffin & Co. (gebunden 1 s 6 d) —. Ein Seeoffizier hat in handlicher Form für seine Kameraden die Bestimmungen der Londoner Seekriegsrechtkonferenz 1908/09 über Blockade, Konterbande, Prisen usw. zusammengestellt.

A. H. Higgins: „The Hague peace conferences and other international conferences concerning the laws and usages of war; texts of conventions with commentaries" — Cambridge, University Press (gebunden 15 s) — ist der in erster Linie zum Gebrauch des Studenten bei den Vorlesungen zusammengestellte englische Text der hauptsächlichsten Verträge mit Auslegungen nach den Berichten der Kommissionen.

T. E. Holland: „Letters on war and neutrality (1881—1909) with some commentary" — London, Longmans, Green & Co. (gebunden 6s) — bringt eine Sammlung von Briefen des bekannten Rechtslehrers an die „Times" über schwebende Fragen des internationalen Rechts und des Seekriegsrechtes, die nach sachlichen Gesichtspunkten geordnet und zum Teil entsprechend den neuen Abmachungen erweitert sind.

A. Latifi: „Effects of war on property", with a note on belligerent rights at sea by J. Westlake — London, Macmillan & Co. — ist eins der aus Anlaß der Londoner Seekriegsrechtkonferenz erschienenen Werke, das die Lage des Privateigentums zu Land und See im Kriege vom praktisch staatsmännischen und juristischen Standpunkte aus behandelt.

J. C. Pilidi: „Le combustible en temps de guerre, la houille, le pétrole dans le droit de la neutralité maritime" — Paris, A. Pedone (10 fr.) —. Die überaus wichtige Frage der Bekohlung in Kriegszeiten wird in ihren völkerrechtlichen Beziehungen eingehend vom Verfasser untersucht und an Hand der Verhandlungen der 2. Haager Konferenz nachgeprüft.

Völkerrecht.

A. Adler: „Die Haager Friedenskonferenz von 1907 und die Fortbildung des Völkerrechts" — Berlin, Puttkammer & Mühlbrecht —. Der Verfasser tritt für eine engere Vereinigung der Völker ein, deren gemeinsame Fragen durch eine Art Parlament geregelt werden sollen.

K. v. Stengel: „Weltstaat und Friedensproblem" — Berlin, Reich & Co. (3 ℳ) — gibt eine geschichtliche Übersicht über die Entstehung der Friedensbewegung, die Ergebnisse der Friedenskonferenzen im Haag und hebt die für Deutschland insbesondere bedenkliche Hingabe an diese Bewegung eindringlich hervor.

Digitized by Google

„Völkerrecht, Internationalrecht" („Grundriß des gesamten deutschen Rechtes in Einzelausgaben" von P. Posener, 13. Band), 2. und 3. Auflage — Berlin, J. Guttentag (gebunden 1,20 ℳ) — gibt einen knappen, klaren Überblick.

T. Baty: „International law" — London, J. Murray (gebunden 21 s) — bietet eine Aufzählung und kurze Darstellung einer Anzahl wichtiger Fälle, die zu Reklamationen bei den Regierungen wegen Verlust oder Schädigung wichtiger Interessen geführt haben.

W. E. Hall: „A treatise on international law" ist in 6., von J. B. Atlay herausgegebener Auflage, die die neueste Entwicklung des Kriegsrechts und des Schiedsverfahrens berücksichtigt, in Oxford, The Clarendon Press, erschienen (gebunden 21 s).

T. J. Lawrence: „A handbook of public international law" — London, Macmillan & Co. (gebunden 3 s) — ist in 7., durchgesehener Auflage erschienen, die die Ergebnisse der Londoner Konferenz 1908/09 berücksichtigt.

Gesundheitswesen.

A. Villaret und F. Paalzow: „Sanitätsdienst und Gesundheitspflege im deutschen Heere, ein Lehr- und Handbuch für Militärärzte des Friedens- und Beurlaubtenstandes" — Stuttgart, F. Enke (4 ℳ) —. Dies im Verein mit einer Anzahl von Sanitätsoffizieren der Armee bearbeitete Buch dürfte auch dem Marinearzt wertvolle Anregungen über seinen Dienst am Lande geben.

M. Brenning und E. H. Oppenheimer: „Der Schiffsarzt, Leitfaden für Ärzte und Kandidaten der Medizin"; mit Angabe der Reedereien, ihrer Linien und Anstellungsbedingungen, unter Berücksichtigung aller einschlägigen Fragen — Berlin, A. Hirschwald (1,60 ℳ) — wird sich als nützlicher Ratgeber erweisen.

C. Schilling: „Tropenhygiene" — Leipzig, G. Thieme (19 ℳ) — ein erschöpfendes, von berufenster Feder geschriebenes Werk.

J. D. Gatewood: „Naval hygiene" — London, Rebman (gebunden 25 s) —. Das Werk ist auf Veranlassung der Medizinalabteilung der Vereinigte Staaten-Marine verfaßt und mit Erlaubnis des Staatssekretärs der Marine veröffentlicht; es soll als Lehrbuch an der Schule für Marineärzte und diesen als Handbuch in der Praxis dienen.

A. Chantemesse, F. Borel, J. Dupuy: „Traité d'hygiène maritime"; I. p.: „L'hygiène dans la navigation de commerce" — Paris, O. Doin & Fils (14 fr.) — ist ein groß angelegtes, erschöpfendes Werk, dessen 2. Teil: „Défense sanitaire maritime" unter der Presse ist.

Ghiglione: „Sui metodi adoperati nel porto de Genova per l'accisione del topi a bordo e sulla desinfezione delle navi mediante l'apparechio Clayton" — Genua — behandelt die Desinfizierung pestverdächtiger Schiffe mit dem Clayton-Apparat.

Kolonialwesen.

„Das deutsche Kolonialreich, eine Länderkunde der deutschen Schutzgebiete." Unter Mitwirkung von S. Passarge, L. Schultze, W. Sievers, G. Wegener herausgegeben von Hans Meyer — Leipzig und Wien, Bibliographisches Institut —. 1. Band: Ostafrika und Kamerun (gebunden 20 ℳ) — erstrebt eine auf wissenschaftlicher Forschung begründete Darstellung der geographischen, ethnographischen, botanischen, zoologischen Ver-

Digitized by Google

hältnisse der Kolonien, deren Zuverlässigkeit die Namen des Herausgebers und seiner Mitarbeiter verbürgt.

In dem Sammelwerke „Geschichte des Fürsten Bismarck", in Einzeldarstellungen herausgegeben von Julius Penzler — Berlin, E. Trewendts Nachf. — behandelt im VIII. Bande R. Herrfurth „Fürst Bismarck und die Kolonialpolitik" (gebunden 5 ℳ) eingehend und erschöpfend auf Grund von Akten und sonstigen Quellen.

W. Langheld: „Zwanzig Jahre in deutschen Kolonien" — Berlin, W. Weicher (9 ℳ) —. Der bekannte Offizier der Wißmann-Truppe, einer unserer erfahrensten Afrikaner, schildert hier mit seinen Erlebnissen die Entwicklung unseres Kolonialbesitzes.

J. G. Schütz: „Kolonien. Die geschichtliche Entwicklung und Bedeutung derselben, unter besonderer Berücksichtigung der deutschen Besitzungen." Im Anhang: „Geschichte und Entwicklung der Flotte" (gebunden 1 ℳ) — bietet Schule und Haus einen leicht verständlichen, ausreichenden Überblick.

Graf v. Götzen: „Deutsch-Ostafrika im Aufstand 1905/06" — Berlin, D. Reimer (gebunden 12 ℳ) — sei hier erwähnt, weil die Beteiligung der Marine („Bussard") an der Niederschlagung kurz behandelt ist.

In die Südsee-Kolonien führt uns: „Aus der deutschen Südsee", Mitteilungen der Missionare vom Heiligsten Herzen Jesu, Band 1: „P. Matthäus Rascher M. S. E. und Baining (Neu-Pommern) Land und Leute" — Münster i. W., Aschendorff (gebunden 6 ℳ) —. Es gibt ein Lebensbild des seinem Beruf zum Opfer gefallenen Missionars und ersten Erforschers des Baining-Landes mit den wertvollen ethnographischen Ergebnissen.

B. Pullen-Burry gibt in „In a German colony or four weeks in New Britain" — London, Methuen & Co. (gebunden 5 s) — seine Eindrücke wieder.

H. Deherin: „Le cap de bonne espérance au XVIIIe siècle" — Paris, Hachette & Cie. (3,50 fr.) — gibt auf Grund von Quellenstudien die Geschichte der Gründung und ersten Entwicklung der Kapkolonie durch die Holländer.

Volkswirtschaft.

W. Ahr: „Kriegswesen und Volkswirtschaft der Großmächte während der letzten 30 Jahre" — Berlin, Selbstverlag (1,50 ℳ) — gibt eine kurze, von sehr übersichtlichen graphischen Tafeln begleitete, auf zuverlässigen Quellen beruhende Darstellung, die insonderheit auch den Nachweis erbringt, daß die Lasten, die unsere Flotte uns auferlegt, geboten und nicht größer sind als die anderer Großmächte.

Dieses Werk liegt mit der Jahreszahl 1910 bereits in 2. Auflage — Berlin, Vossische Buchhandlung (2 ℳ) — vor, was an sich schon einen Maßstab für seine Brauchbarkeit gibt, das durch Zusammenfassung der graphischen Darstellungen in Form eines Atlas handlicher und durch Aufnahme einer Anzahl von Tabellen und Diagrammen inhaltreicher geworden ist. Es weist eindringlich auf die Notwendigkeit starken Schutzes des deutschen Seehandels hin.

Voelcker: „Die deutsche Volkswirtschaft im Kriegsfall" — Dr. W. Klinkhardt, Leipzig (3 ℳ) — versucht ein Bild der vermutlich eintretenden Verhältnisse zu geben.

Digitized by Google

Handel und Verkehr.

Die „Abhandlungen zur Verkehrs- und Seegeschichte", herausgegeben von Dietrich Schäfer, bringen in Band II: „Die Niederländer im Mittelmeergebiet zur Zeit ihrer höchsten Machtstellung" von Dr. H. Wätjen — E. Curtius, Berlin (12 ℳ) —.

W. Langenbeck: „Geschichte des deutschen Handels" („Aus Natur und Geisteswelt", Band 237) — Leipzig, B. G. Teubner (gebunden 1,25 ℳ) — gibt eine kurze, aber erschöpfende geschichtliche und für die neueste Zeit auch statistische Übersicht.

J. O. Curwood: „The Great Lakes and the vessels that plough them" — New York und London, G. P. Putnams Sons ($ 3,50) — vermittelt die Kenntnis eines sehr bedeutsamen Wirtschafts- und Verkehrsgebietes, das im allgemeinen wenig bekannt ist.

E. W. Dahlgren: „Les relations commerciales et maritimes entre La France et les côtes de l'océan pacifique au commencement du XVIIIe siècle", tome 1er: „Le commerce de la mer du Sud jusqu' à la paix d'Utrecht" — Paris, Champion (20 fr.) —. Der Verfasser hat seine 1900 erschienene, in schwedischer Sprache geschriebene Arbeit über diesen Gegenstand auf Grund fortgesetzter archivalischer Studien erweitert und zeigt in dem vorliegenden 1. Bande den Einfluß, den diese Beziehungen auf den spanischen Erbfolgekrieg gehabt haben.

Kriegsgeschichte.

Von dem bekannten Werke „Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte" von Hans Delbrück ist der 2. Teil: „Die Germanen" in 2., neu durchgearbeiteter und vervollständigter Auflage bei G. Stilke, Berlin (10 ℳ) erschienen.

Der 1. Band der „Kriegsgeschichte Deutschlands im 19. Jahrhundert" („Das 19. Jahrhundert in Deutschlands Entwicklung") — Berlin 1910, G. Bondi (10 ℳ) — von Colmar Frhrn. v. der Goltz darf durch seine Darstellungsart den klassischen Werken der Militärliteratur zugezählt werden.

Heerwesen.

Um dem Mangel eines zeitgemäßen, zuverlässigen Werkes über Zusammensetzung, Einteilung, Uniformierung, Ausbildung der französischen Armee abzuhelfen, ist bei E. S. Mittler & Sohn, Berlin „Die französische Armee" erschienen (6 ℳ), der auch kurze Angaben über die Flotte angefügt sind.

W. Stavenhagen: „Über Himmelsbeobachtungen in militärischer Beleuchtung, besonders das Zurechtfinden nach den Gestirnen im Gelände" — ist in 2., verbesserter und erweiterter Auflage im Verlag der Treptow-Sternwarte, Berlin (2,50 ℳ) erschienen.

Der bekannte Leitfaden in Ehrenhändeln: „Die konventionellen Gebräuche beim Zweikampf, unter Berücksichtigung des Offizierstandes", von einem älteren aktiven Offizier, neu bearbeitet von Oberst z. D. Spohn — ist in 7., durchgesehener Auflage bei R. Eisenschmidt, Berlin (0,75 ℳ) erschienen.

G. Rotermund: „Kommentar zum Militär-Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich" — Hannover, Helmingsche Verlagsbuchhandlung (13 ℳ) — soll den mit der

Digitized by Google

Militär-Strafrechtspflege Betrauten ein Hilfs- und Nachschlagebuch sein, in dem alle Fragen, die sich aus dem Text ergeben, an Hand der Entscheidungen des Reichsmilitär- und des Reichsgerichts sowie der umfangreichen Literatur wissenschaftlich untersucht und erschöpft werden.

Das „Handbuch für die Kriegervereine des preußischen Landes-Kriegerverbandes" ist in 3., neu bearbeiteter und erweiterter Auflage von Dr. Westphal im Selbstverlage des Verbandes, Berlin, erschienen.

A. Sabatier: „Études sur les établissements militaires créés en Chine par les étrangers (1900—1907)" — Paris, Berger-Levrault & Cie. (3,50 fr.) — wird für die Teilnehmer an der chinesischen Expedition und Angehörigen der späteren Besatzungstruppen von Interesse sein.

Luftschiffahrt.

R. P. Hearne: „Der Luftkrieg". Mit einem Geleitwort von Sir Hiram Maxim. Autorisierte Übersetzung von Oberleutnant zur See Kraushaar — Berlin, K. Sigismund (6 ℳ) — gibt eine militärtechnische Untersuchung über die Verwendung von lenkbaren Luftschiffen und Flotten in zukünftigen Kriegen, namentlich für englische Verhältnisse.

Noch kurz vor Jahresschluß erschien Fred T. A. Jane „All the worlds airships (aeroplans and dirigibles)" — London, Sampson Low, Marston & Co. (gebunden 21 s) —, das er selbst zwar als einen ersten Versuch bezeichnet, das aber trotzdem ein ziemlich vollständiges Bild des heutigen Bestandes an Luftfahrzeugen geben dürfte, die auf 370 Seiten mit Abbildungen und Angabe der Abmessungen, Maschinen, System usw. angeordnet sind.

Geschichte.

Der 6. Band von: Th. Lindner: „Weltgeschichte seit der Völkerwanderung; das neue europäische Staatensystem, Absolutismus und Merkantilismus, die geistige Befreiung und die Aufklärung; Asien und Afrika" — J. G. Cottasche Buchhandlung Nachfolger, Berlin (5,50 ℳ) — ist hier erwähnt, weil er auch die Anfänge der englischen Seemacht umschließt.

„Die Geschichte der deutschen Hanse" von weiland F. W. Berthold erscheint in einem Neudruck bei Baubach & Lüdemann, Magdeburg (10 ℳ).

† W. Hardman: „A history of Malta during the period of the French and British occupations 1798—1815", edited with introduction and notes by J. Holland Rose — London, Longmans, Green & Co. (gebunden 21 s) —. Der bekannte Napoleon-Forscher hat das vom Verfasser fertiggestellte Werk auf Wunsch der Testamentsvollstrecker durchgesehen und mit Anmerkungen sowie einer einleitenden Übersicht versehen, die eine allgemeine Darstellung der politischen Verhältnisse und der kriegerischen, insonderheit der Flottenunternehmungen, gibt. Dem verstorbenen Verfasser gebührt das Verdienst, alle irgend erreichbaren Quellen ausgeschöpft, ungedruckte veröffentlicht und durch verbindenden Text zu einer Gesamtdarstellung vereint zu haben. Für die Seekriegsgeschichte der Epoche bildet das Werk eine wertvolle Grundlage.

„Fifty years of new Japan", compiled by Count Shigenobu Okuma — London, Smith Elder & Co. (gebunden 25 s) — gibt eine Übersicht der Entwicklung

Digitized by Google

des modernen Japan und seines jetzigen Kulturstandes in einzelnen Abhandlungen, die von hohen Beamten usw. verfaßt sind, die durch ihre Stellung für den behandelten Gegenstand zuständig sind und denen die erforderlichen statistischen usw. Angaben zugänglich waren. Durch das Ganze weht eine optimistische Auffassung.

Ch. Merki: „L'amiral de Coligny, la maison de Chatillon et la révolte protestante 1519—1572" — Paris, Plon-Nourrit & Cie. (7,50 fr.) — behandelt die politische Geschichte jener Periode, in deren Brennpunkt Coligny stand.

Geographie.

A. Scobel: „Geographisches Handbuch, allgemeine Erdkunde, Länderkunde und Wirtschaftsgeographie" ist in 5., neu bearbeiteter und vermehrter Auflage bei Velhagen & Klasing, Bielefeld, erschienen (24 ℳ).

E. v. Seydlitz: „Handbuch der Geographie" („Der große Seydlitz") — ist in der Jubiläumsausgabe, der 25. Bearbeitung durch E. Oehlmann, bei F. Hirt, Breslau (1908) erschienen. Der Inhaber des Verlags hat für sämtliche Schiffsbibliotheken Abdrücke des wertvollen Werkes gestiftet.

Von dem Sammelwerke „Rußland in Asien" ist der 10. Band erschienen bei Zuckschwerdt & Co., Berlin (6 ℳ). — M. Grulew: „Das Ringen Rußlands und Englands in Mittelasien", übersetzt von Rottmann, behandelt den Kampf Rußlands um einen Zugang zum Indischen Ozean und rät zu einer Verständigung mit England, um eine Wiederholung der Niederlage im Stillen Ozean zu vermeiden.

G. J. Reimers „Reiseführer von Europa nach Südamerika in deutscher und spanischer Sprache", 2. Auflage — Hamburg, Genschel & Müller (gebunden 9 ℳ) — will dem immer stärker werdenden Verkehr von Reisenden zwischen beiden Erdteilen das Wichtigste und Interessanteste über die zu besuchenden Häfen und Orte geben. Er dürfte sich vielleicht zur Aufnahme in die Offiziersbücherei der Stationskreuzer an der Ost- und Westküste eignen.

Von den Ergebnissen der wissenschaftlichen niederländischen Expedition nach Neu-Guinea unter Führung von A. Wichmann im Jahre 1903 berichtet dieser in dem Werke: „Nova Guinea", dessen in Leiden bei E. J. Bill erschienener erster Band: „Entdeckungsgeschichte von Neu-Guinea" (bis 1828) (27,50 ℳ) uns besonders interessiert.

Auf R. Schachner: „Australien in Politik, Wirtschaft, Kultur" — Jena, G. Fischer (10 ℳ) — sei aufmerksam gemacht, da es eine auf eigenen mehrjährigen Beobachtungen in allen Teilen Australiens, sogar als Arbeiter unter den Arbeitern im Goldfeld, Schäfereien und Fabrik, beruhende wissenschaftliche Darstellung gibt.

Wörterbücher, Enzyklopädien, Literaturnachweise.

Klinkfieck: „Deutsch-englisch-französisches Wörterbuch" — Berlin, Boll & Pickardt (45 ℳ) — liegt nunmehr vollständig vor und wird seine Brauchbarkeit für die seemännische, technische, kaufmännische Benutzung erweisen.

„Handbuch für Heer und Flotte, Enzyklopädie der Kriegswissenschaften und verwandter Gebiete", unter Mitwirkung von zahlreichen Offizieren, Sanitätsoffizieren, Beamten, Gelehrten, Technikern, Künstlern usw. herausgegeben von G. v. Alten — Berlin, Deutsches Verlagshaus Bong & Co. (in Lieferungen zu 2 ℳ oder Bänden

Digitized by Google

zu 24 ℳ) — soll eine bestehende Lücke ausfüllen, Nachschlage- und Lehrbuch sein und dem Offizier wie dem Laien auf alle Fragen des Heer- und Flottenwesens, geschichtliche und technische einbegriffen, erschöpfende Antwort geben. Es liegen bisher von den neun Bänden vor: Band I: A—Bayonne; Band II: — Dampfsammler.

O. Liman: „Almanach der Militärliteratur", enthaltend die deutsche Militärliteratur, die Bio- und Bibliographien der deutschen Militärschriftsteller und die militärischen Zeitschriften des In- und Auslandes. Im Anhang: Ausführliches Sach- und Autoren-Register — Leipzig, E. Engelmann (gebunden 7 ℳ) — ist ein freudig zu begrüßendes Unternehmen, das eine viel empfundene Lücke ausfüllen will und es gewiß in späteren Jahrgängen und weiterer gründlicher Durcharbeitung auch wird.

„Librerie per i marinai, catalogo compilato a cura della commissione permanente per le librerie dei marinai, approvado e addottato dal ministerio della marina" — Firenze, Galiteiana — ist eine verdienstvolle, von der Lega navale veranlaßte Zusammenstellung der für italienische Schiffsbüchereien geeigneten Werke.

„Beiträge zur Geschichte der Technik und Industrie", Jahrbuch des Vereins deutscher Ingenieure, herausgegeben von Conrad Matschoß — Berlin, J. Springer (8 ℳ) — ist vom Verein deutscher Ingenieure ins Leben gerufen und soll der geschichtlichen Forschung im Bereich der Technik dienen.

P. F. Damm: „Die technischen Hochschulen Preußens, ihre Entwicklung und gegenwärtige Verfassung" — Berlin, E. S. Mittler & Sohn (8 ℳ) — ist auf Veranlassung des Kultusministeriums bearbeitet und gibt zuverlässigen Aufschluß über alle einschlägigen Fragen.

Schönwissenschaftliche und Unterhaltungsschriften.

„Aus einer Marinegarnison", von *** — Kiel, R. Cordes (2,50 ℳ).

„Auf weiter Fahrt", herausgegeben von G. Wislicenus, 6. Band — Berlin, W. Weicher (gebunden 6 ℳ).

„Südsee-Bilder", nach Aufnahmen von K. J. Schaffrath — Berlin, D. Reimer (10 ℳ).

Heinrich Smidt: „Brandenburgische Fregatten" — Reutlingen, Eußlin & Laiblin (0,20 ℳ).

„Deutsche Seebücherei", herausgegeben von J. W. Otto Richter — Altenburg S.-A., St. Geibel. — 21. Band: R. Brommy: „Von Piraten gefangen". — 22. Band: J. W. O. Richter: „Tätigkeit unserer Marine und sonstige Seeereignisse im deutsch-dänischen Kriege von 1864". Anhang: „Tätigkeit der preußischen Marine zu Anfang des Krieges von 1866".

H. Gercke: „Marine-Humoresken" — Berlin-Leipzig, Bong & Co. (2 ℳ).

H. v. Kahlenberg: „Spielzeug" — Berlin, Vita (3,50 ℳ) — spielt in Seeoffizierkreisen.

v. Tiedemann: „Salzwasser und Briefe". Briefe von einer Segelreise um Kap Horn — Berlin, Winckelmann & Söhne (1,50 ℳ) — schildert anschaulich und lebensvoll die Umsegelung des Kap Horn in einem Laeiszschen Segler und gibt ein ziemlich vollständiges Verzeichnis nautischer Ausdrücke mit Erklärung.

Digitized by Google

B. Deubner: „Meine Südsee-Reise an Bord S. M. S. »Marie«" — Leipzig-Gohlis, B. Volges (1,50 ℳ).

Das Verlagshaus für Volksliteratur und Kunst, Berlin, will in einem Sammelwerke „Klar zum Gefecht" zunächst die heimischen Unternehmungen zur See und in weiteren die berühmten Seefahrer, Entdecker, Eroberer schildern für weiteste Kreise zu dem geringen Preis von 0,10 ℳ für den Band. Erschienen ist: 1. Band: B. Richter: „Der Schiffsjunge des Großen Kurfürsten".

„Humorous naval sketches", by H. M. G. B. — Portsmouth, Griffin & Co. (4 s 6 d) — stellt humoristisch-satirisch einige besonders markante Vorschriften der Kings regulations in farbigen Skizzen dar.

B. Lubbock: „Deep sea warriors" — London, Methuen & Co. (gebunden 6 s).

Jugendschriften.

W. O. v. Horn: „Der Schiffsjunge und sein Lebensgang", 6. Auflage — Altenburg S.-A., St. Geibel.

P. O. Höcker: „Seekadett Tielemann", 3. Auflage — Stuttgart, G. Weise.

F. Meister: „Der Seekadett" — Leipzig, Abel & Müller (gebunden 4 ℳ).

A. Geyer: „Der Flottenoffizier" (nach Marryat bearbeitet) — Leipzig, Abel & Müller (gebunden 3,60 ℳ).

Im Anschluß an den vorstehenden zehnten Jahresbericht über die Marineliteratur scheint es angezeigt, einen Rückblick auf die Entwicklung der deutschen Marineliteratur im Jahrzehnt 1900 bis 1909 zu werfen. Im Gegensatz zu den Jahresberichten, die auch diejenigen Werke der Kriegsgeschichte, der Waffenkunde, der allgemeinen Geschichte, der Geographie, der Technik, der abstrakten Wissenschaften, der Volkswirtschaft, der Rechtswissenschaft berücksichtigen, deren Kenntnis dem Marineoffizier und -Beamten für seine militärische, technische und allgemeine Weiterbildung und Vertiefung nützlich sein kann, soll sich dieser Rückblick auf die Marineliteratur im engeren Sinne beschränken. Ausgeschlossen von der Übersicht bleiben die Dienstvorschriften, die auch in den Jahresberichten nicht aufgenommen sind sowie alle nicht selbständig erschienenen Druckschriften, also Sonderabdrücke u. dergl.

Hiernach ist die folgende Tabelle zusammengestellt. Sie ergibt eine Gesamtproduktion von 953 Druckschriften in den 10 Jahren, oder wenn man die Zeitschriften in Abrechnung bringt, von 863, im Jahresdurchschnitt also nicht 90, einen sehr geringen Bruchteil der literarischen Jahresproduktion Deutschlands. Von den Zeitschriften, um diese vorwegzunehmen, sind nur die bedeutenderen, das ganze Gebiet behandelnden aufgeführt, wie „Marine-Rundschau", „Überall", „Flotte", „Hansa", „Mitteilungen des deutschen Seefischereivereins", „Schiffbau"; dagegen sind die nicht berücksichtigt, die als Organ einzelner Berufsvereinigungen dienen, wie „Seefahrt", Organ des Vereins

Digitized by Google

	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906	1907	1908	1909	1900 bis 1909
								1 U			1 U
Seemacht, Marinepolitik	31	6	3	2	4	12	13	8	8	8	95
Seewesen im allgemeinen	1	4	—	1	4	2	—	1	2	1	16
						1 U	1 U	1 U	1 U		4 U
Marine- und Seekriegsgeschichte	—	7	5	6	2	1	3	9	2	3	38
Seestrategie und -taktik, Flottenstützpunkte,					1 U						1 U
Seekabel	1	1	1	2	2	—	1	—	2	—	10
Zusammenwirken von Heer und Flotte,											
Truppenverschiffungen, Landungen	1	2	1	—	1	1	—	--	—	2	8
Trutz und Schutz der Schiffe	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	3
			1 U								1 U
Bewertung der Flotten- und Schiffstypen	—	1	1	—	—	1	2	3	1	—	9
						1 U					1 U
Unterseeboote	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
Organisation, Budget	1	2	3	1	—	4	2	—	3	1	17
Dienst an Bord, Ausbildung, Personal,											
Uniform	1	1	—	1	2	1	2	—	1	—	9
Küstenverteidigung	—	—	1	—	—	—	2	—	1	2	6
Die Kauffahrtei	3	4	4	5	4	5	5	7	3	10	50
Seefischerei (einschl. Almanach)	1	2	2	2	2	1	2	2	2	1	17
Segelsport	1	—	—	1.	2	2	1	1	2	1	11
Seemannschaft, Seestraßenrecht, Flaggen-											
und Signalwesen	—	3	2	2	1	1	3	5	2	2	21
Steuermannskunst	6	4	8	7	4	7	4	6	5	11	62
				2 U	3 U	2 U			1 U	2 U	10 U
Meereskunde und -forschung	—	1	2	6	6	12	5	9	10	3	54
Maritime Meteorologie	—	1	—	—	3	1	2	2	1	—	10
				1 U							1 U
Schiffbau	—	1	4	10	2	1	2	7	5	5	37
Schiffsmaschinenbau einschl. Elektrotech-											
nik, Brennstoffe und Betrieb	—	3	3	8	3	6	7	6	8	5	49
Schiffsturbinen	—	—	—	—	—	3	—	—	2	2	7
Verbrennungsmotoren, Motorboote	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3
Wasserbau, Seekanäle, Häfen	—	6	2	2	2	4	3	3	2	2	26
Seerecht	—	5	6	6	2	6	7	2	7	1	42
Seekriegsrecht	2	—	—	2	3	3	1	2	2	5	20
Marine-Gesundheitswesen	1	1	—	3	1	3	4	4	2	3	22
Flottenhand- und Jahrbücher	5	3	3	2	2	2	2	4	4	2	29
Jahr- und Handbücher der Kauffahrtei	6	4	4	5	5	5	5	5	5	4	48
Zeitschriften: a) Marine	3	3	3	3	3	3	3	3	3	3	30
" b) Kauffahrtei	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
" c) Seefischerei	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	10
" d) Segelsport	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	20
" e) Schiffsbau	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	20
Marine-Wörterbücher und Encyklopädien	1	2	2	—	1	—	1	—	2	2	11
Unterhaltungsbücher	7	22	8	7	5	12	15	20	19	17	132
	78	95	74	91	73	106	103	115	114	104	953
			1 U	3 U	4 U	4 U	1 U	2 U	2 U	2 U	19 U

Anmerkung: U = Übersetzung.

Digitized by Google

deutscher Kapitäne und Schiffsoffiziere, „Seemaschinisten-Zeitung", „Blätter für Seemannsmission", „Der rechte Kurs" u. a. m. Die Zahl der ersteren hat sich in dem Jahrzehnt nicht vermehrt, nur für den Segelsport ist „Die Yacht" als neue Zeitschrift entstanden; sie haben also keinen Einfluß auf das Verhältnis der einzelnen Jahressummen. Diese zeigen im ganzen ein wenn auch sehr unregelmäßiges Ansteigen; während das erste Jahrfünft einen Durchschnitt von 82 Druckschriften ergibt, zeigt das letzte die Zahl 108. Während im ganzen eine Zunahme unverkennbar ist, ist dies in den einzelnen Abschnitten des vielverzweigten Gebietes mit Nichten der Fall.

So zeigen die Schriften über Seemacht und Marinepolitik ein wesentliches Nachlassen. Das Jahr 1900 bringt mit dem Flottengesetz die Höchstzahl 31, der ein tiefer Abfall folgt, aus dem sich die Jahre 1905 und 1906, durch die Novelle zum Flottengesetz veranlaßt, wieder emporheben, um dann 1907 bis 1909 einem gleichmäßig niedrigeren Stand Platz zu machen. Dieser Verlauf dürfte zu dem Schluß berechtigen, daß die Aufklärungsarbeit über diese wichtigen Fragen so erschöpfend gewesen ist, daß Neues zur Sache sich nicht mehr anführen läßt und daß anderseits die Wirkung in so weite Kreise gedrungen ist, daß es genügt, diese auf dem Laufenden zu erhalten.

Ähnliche, aus denselben Ursachen erklärliche Verhältnisse zeigten die Flottenhand- und Jahrbücher; von fünf im Jahre 1900 sind sie auf durchschnittlich zwei gesunken, deren Eigenart allerdings auch allen Ansprüchen genügt: „Nauticus", der alle Fragen der Seemacht, politische, militärische, technische, wirtschaftliche, von hoher Warte durch berufene Vertreter eingehend würdigt, ist für alle, die diesen Fragen ein tieferes Interesse entgegenbringen, unentbehrlich; Weyers „Taschenbuch der Kriegsflotten", durch seine zuverlässigen Angaben dem Fachmann wie dem Laien ein vorzügliches Buch zur Orientierung über den militärischen Wert der Flotten. Die letzten Jahre brachten zwei für die Jugend bestimmte Flottenhandbücher.

Über das Seewesen im allgemeinen bieten Wislicenus „Deutschlands Seemacht einst und jetzt" und Foß „Marinekunde", die in mehreren zeitgemäß umgestalteten Auflagen erschienen, alles weiteren Kreisen erforderliche, so daß auch hier kein Zuwachs zu vermerken ist.

Die für weitere Kreise bestimmte Unterhaltungsliteratur, die das Seeleben sich zum Vorwurf wählt und zum größten Teil für die Jugend bestimmt ist, zeigt eine erfreuliche, steigende Zunahme; an wirklich von seemännischem Geist und Wesen durchwehten Schriften ist allerdings noch ein großer Mangel.

Seemännische und Marinewörterbücher hielten sich annähernd auf gleichem Stand.

Sind im vorstehenden die Gebiete behandelt, deren Literatur zu allgemeiner Verbreitung in den weitesten Volkskreisen bestimmt ist, so wenden wir uns nun dem vorzugsweise den Fachmann interessierenden militärischen, seemännischen, technischen und wissenschaftlichen Gebiete zu.

Das militärisch-seemännische ist außerordentlich stiefmütterlich behandelt. Über Seestrategie und -taktik, Zusammenwirken von Heer und Flotte brachte das Jahrzehnt nur kleine Abhandlungen, ein grundlegendes Werk, einen Clausewitz, über den Seekrieg besitzen wir noch nicht. Die Seekriegsgeschichte ist besser vertreten, die Werke von Stenzel und Rittmeyer versprechen die bisherige Lücke auszufüllen; über Unterseeboote liegt nur eine Übersetzung vor, die Waffen der Schiffe, ihr Schutz sind nur durch den

Digitized by Google

Leifaden für Artillerieunterricht an der Marineschule und einen Vortrag vertreten. Etwas öfter ist die Bewertung der Flotten und Schiffstypen, die Organisation der Dienst an Bord und die Ausbildung behandelt, die Küstenverteidigung weist nur Abhandlungen allgemeiner Natur auf. Diese Lücken in der deutschen Marineliteratur finden ihre Erklärung in dem Entwicklungsstande, in dem sich die Kampfmittel des Seekrieges und ihre Verwendung befanden und noch befinden; wir müssen daher von der Zukunft ihre Auffüllung hoffen.

Ein erfreulicheres Bild zeigt die Technik; Schiffbau, Schiffsmaschinenbau, Schiffsturbinen, Motoren und Motorboote bewegen sich in aufsteigender Linie, Wasserbau hält sich, ein im ganzen zufriedenstellendes Ergebnis, wenn man den inneren Gehalt der Druckschriften und den doch nur beschränkten Abnehmerkreis in Betracht zieht.

Die Kauffahrtei ist in allen ihren Zweigen, technisch, verkehrs- und wirtschaftspolitisch, in bezug auf ihr Personal, ihre Grundlagen in der Volkswirtschaft, eingehend und in steigendem Umfange behandelt worden; ein gleiches läßt sich vom Seerechte sagen; Seemannschaft hält sich durchgängig auf bescheidener Höhe.

Steuermannskunde und Meereskunde zeigen dagegen ein ständiges Ansteigen. Für das Interesse, das weitere Kreise der Steuermannskunst entgegenbringen, zeugt der Umstand, das zwei populär gehaltene Werkchen über Nautik in den letzten Jahren erschienen. In der Meereskunde sind zehn Werke über Forschungsreisen durch Übersetzung dem deutschen Leserkreis zugänglich gemacht. Seekriegsrecht nahm durch die Haager und Londoner Konferenz einen geringen Aufschwung.

Kann im allgemeinen von einer fortschreitenden Entwicklung der deutschen Marineliteratur 1900 bis 1909 gesprochen werden und braucht sie ihrem inneren Gehalte nach den Vergleich mit der fremdländischen nicht zu scheuen, so muß um so nachdrücklicher die Ausfüllung der Lücken auf dem seemännisch-militärischen Gebiete gewünscht werden.

Meuß, Kapitän zur See z. D.,
Oberbibliothekar des Reichs-Marine-Amts.

Digitized by Google

Gedruckt in der Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn,
Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Die allgemeine berufswissenschaftliche Weiterbildung des Seeoffiziers.

Bei der Besprechung der Viertageschlacht 1666 weist Mahan in seinem Werk „Influence of Sea Power upon History“ auf den Gegensatz zwischen zwei Auffassungen des Seeoffizierberufs hin, die sich seit Alters nachweisen lassen und kurz als mehr seemännische oder mehr militärische charakterisiert werden können. Diesen Gegensatz erklärt Mahan entwicklungsgeschichtlich: Ursprünglich wirkte auf den alten Segelschiffen der Seemann neben dem Soldaten, auch in den höheren Stellungen; als dann die Unzuträglichkeiten dieses Systems dazu führten, die Manövrier- und Gefechtsleitung in einer Hand zu vereinigen, da konnte es nicht ausbleiben, daß in diesem Verschmelzungsprodukt, dem Prototyp des heutigen Seeoffiziers, in den verschiedenen Marinen je nach nationaler Veranlagung und äußeren Einflüssen bald die eine, bald die andere Seite der Seeoffizierstätigkeit stärker betont wurde. Der wesentliche Unterschied dieser beiden Auffassungsarten beruhte zunächst in dem Gegensatz von Einseitigkeit und Vielseitigkeit, engerer und weiterer Fassung der Berufsziele; denn die seemännische Manövriertechnik stellt nur einen Teil der Gesamteinflüsse auf den kriegerischen Erfolg dar, während bei der Betonung des militärischen Elements die Beherrschung aller kriegerischen Erfolgsfaktoren und ihre Verwendung je nach den Verhältnissen des taktischen oder strategischen Einzelproblems das ausschlaggebende Merkmal bildet. Diese Vielseitigkeit der Berufsauffassung war es auch, welche ihr die — historisch im einzelnen nachweisbare — Überlegenheit über die mehr mechanische, man darf wohl sagen subalternere, rein seemännische Auffassung verschaffte.

Ein Gegensatz zwischen wissenschaftlicher und mehr auf persönlicher praktischer Berufserfahrung begründeter Anschauung lag in jener Gegenüberstellung des Seemannes und Soldaten in früheren Zeiten noch nicht; denn ein Martin Tromp, der bei Beginn des ersten englisch-holländischen Krieges bereits in 33 Gefechten siegreich gewesen war, konnte aus seinen eigenen Lebenserfahrungen heraus sich ein „System der Kriegführung“

Digitized by Google

zurechtzimmern, und noch im 18. Jahrhundert treten uns Seehelden entgegen, die in ähnlicher Weise an einer ganzen Reihe von kriegerischen Ereignissen persönlich beteiligt waren und sich somit an der eigenen Berufserfahrung heraufbilden konnten. Aber mit der allmählich fortschreitenden Differenzierung der taktischen Formen und der Höherentwicklung der Seekriegskunst, wie sie am Ende des 18. Jahrhunderts einsetzte, Erscheinungen, zu denen sich dann im 19. Jahrhundert noch eine geringere Häufigkeit der Seekriege und innerhalb dieser Kriege der Seeschlachten gesellte, wurde auch die Kunst der Seekriegführung immer wissenschaftlicher, d. h. es erwies sich als notwendig, außer den quantitativ geringfügigen eigenen Kriegserfahrungen noch diejenigen anderer, gleichzeitig mit theoretischen Untersuchungen taktischer und strategischer Autoritäten, zu Hilfe zu nehmen: das kriegswissenschaftliche Studium und die Beschäftigung mit der Theorie der Kriegskunst begannen, sich als Erfolgsfaktoren geltend zu machen. Auch ein Nelson verschmähte nicht, indem er Clerk von Eldins taktische Ausführungen studierte, die Theorie als dienende Schwester der Berufspraxis anzuerkennen und anderseits seine Individualtaktik Rodneyschen und Howeschen Vorbildern nachzubilden, — wenn auch mit starker persönlicher Note. Aber auch zu Nelsons Zeit gab es noch Admirale, die im Mahanschen Sinne Anhänger der mehr seemännischen Berufsauffassung, also der einseitigen Hervorhebung der Manövriertechnik, waren und — noch als Kinder der vorangegangenen hundertjährigen taktischen Tiefstandsepoche — taktische Vorteile in der Schlacht, höhere Berufsauffassung und Überblick über die Anforderungen einer strategischen Situation nicht kannten oder jedenfalls nicht schätzten: Camperdown steht neben Aboukir, und ein Admiral Mann beging jene unbegreifliche Durchkreuzung der Absichten seines Vorgesetzten, Lord Jervis, in demselben Jahre, in dem Nelson bei St. Vincent die erste Probe seiner genialen Auffassung von den Pflichten des Unterführers in der Schlacht ablegte.

Wenn sich die einseitige Beschränkung der Berufstätigkeit auf das rein seemännische Gebiet, wie vorstehend gekennzeichnet, als die primitivere Anschauung darstellt, so ist es nicht erstaunlich, daß auch in der erst nach Jahrzehnten zählenden Entwicklung unserer eigenen Marine sich im Kleinen ähnliche Gegensätze bemerkbar machten; auch hier läßt sich die Entstehung einer Berufsauffassung, welche die Kriegskunst auf die Kriegswissenschaft gründet, aus einer einseitig auf persönlicher seemännischer Berufserfahrung beruhenden nachweisen. Auch in den Anfängen unserer Marine machte sich zunächst das Bestreben bemerkbar, das Mahan in die Worte kleidet: „The Naval Officer thought more of that, which likened him to the merchant captain, than of that which made him akin to the soldier“. Der deutsche Seeoffizier der 70er und 80er Jahre war noch ganz augenscheinlich mehr Seemann (im vorerwähnten Sinn) als Soldat, d. h. er stellte sich als Ziel seines Berufs die möglichste Vollkommenheit in der Handhabung des Schiffs und seiner Waffen und machte sich über taktische und strategische Fragen weniger Gedanken; der Aufsatz in der „Marine-Rundschau“ von 1904 „Ein Brief des Generals v. Stosch aus dem Jahre 1877 und seine Stellung in der Entwicklungsgeschichte moderner Seetaktik“ von Vizeadmiral a. D. Frhr. v. Maltzahn läßt die Ungeklärtheit der damaligen Ansichten über taktische und strategische Verwendung des Schiffsmaterials im Seeoffizierkorps und in gewissem Gegensatz dazu die klarere Vorstellung des „soldatischen“ Marineleiters von

Digitized by Google

der Wichtigkeit solcher theoretischer Überlegungen deutlich erkennen. Im Seeoffizierkorps wurde das „den Umständen gemäß handeln" zu jener Zeit so ausgelegt, daß die Anforderungen des Ernstfalls schon die richtige Handlungsweise auslösen würden; wissenschaftliche Versuche, sich darüber vorher, im Frieden, Klarheit zu verschaffen, entsprangen auch unter dem nächsten, ebenfalls soldatischen Marineleiter (v. Caprivi) nicht der Iniative der Seeoffiziere, sondern wurden ihnen durch bestimmt formulierte Fragen über die Flottenverwendung im Kriegsfall sozusagen aufgezwungen. Aber wenn diese aus der Armee hervorgegangenen Marineleiter auch die richtige Einsicht im allgemeinen von dem, was der Marine not tat, besaßen, so konnten sie doch infolge ihrer geringen seemännischen Fachkenntnisse ihre Gedanken nicht in die Tat umsetzen; der Argwohn der Seeoffiziere, daß diese Nichtsachverständigen in Marineangelegenheiten den Berufsbestrebungen eine falsche Richtung zu geben versuchten, ließ eine verständnisvolle Mitarbeit nicht aufkommen; diese passive Opposition zu beheben gelang erst den aus dem Seeoffizierkorps selbst hervorgegangenen Organisationskräften. Anfang der 90er Jahre wurde endgültig mit dem „alten System" gebrochen, und von da ab datiert die zielbewußte, den Anforderungen des Ernstfalls angepaßte Friedensarbeit unserer Marine. Hiermit war für uns das System der Vielseitigkeit, das infolge der schon geschilderten Schwierigkeiten, persönliche Kriegserfahrungen in genügender Quantität zu erwerben, gleichzeitig ein System der Wissenschaftlichkeit geworden war, endgültig angenommen; systematische Untersuchungen der Anforderungen, die uns der Ernstfall voraussichtlich bringen würde, setzten ein, und die Richtung der Kriegsvorbereitungen im Frieden, auch der Berufsausbildung des Seeoffiziers, begann nun, sich den mannigfachen Anforderungen, die sich aus diesen systematischen Untersuchungen ergaben, anzupassen.

Wenn auch selbstverständlich nicht das Wissen, sondern das Können, nicht die Theorie, sondern die Frontpraxis in weitestem Sinne Endziel dieser Ausbildung bleiben mußte, so war doch die Kriegswissenschaft mit ihren verschiedenen allgemein-wissenschaftlichen Unterlagen ein unerläßliches Hilfsmittel dieser auf den taktischen und strategischen Enderfolg gerichteten — nun aber auch auf dieses scharf umgrenzte Ziel beschränkten — Friedensvorbereitungen geworden. Taktische Formen, Schiffstypen, strategische Grundsätze mußten jetzt zielbewußt entwickelt werden; um nicht auf planloses Experimentieren angewiesen zu sein, war es erforderlich, sich bei dieser Arbeit der Anhaltspunkte zu bedienen, die Seekriegsgeschichte und Kriegstheorie darboten; positive Kenntnisse der historischen Verhältnisse und die geistigen Fähigkeiten, aus solchen Tatsachen brauchbare Schlüsse zu ziehen, waren zur Behandlung dieser modernen Probleme nötig; methodische Untersuchungen über ganze Reihen strategischer und taktischer Fragen harrten der Lösung, und die rapiden materiellen Entwicklungen sowohl wie der Wechsel politischer Konstellationen ließen voraussehen, daß diese wissenschaftlichen Probleme in absehbarer Zeit einen Abschluß nicht finden würden. So mußte sich mehr und mehr eine von der früheren, mehr handwerksmäßigen ganz verschiedene, höhere Berufsauffassung herausbilden, die, über den noch vor 20 Jahren im Seeoffizierkorps tobenden Kampf zwischen Theorie und Praxis erhaben, beide Methoden in richtiger Mischung zur möglichst vollkommenen Erreichung des Ausbildungsziels sich dienstbar zu machen verstand. Die berufswissenschaftliche Ausbildung des Seeoffiziers war damit in einem früher nicht geahnten Sinne als ein wichtiger Faktor der Kriegs-

Digitized by Google

vorbereitung und demgemäß des Endziels aller Friedensarbeit, des kriegerischen Enderfolges, anerkannt. „The rule of the thumb was dead, and the rule of science took its place."

Die Bedeutung der wissenschaftlichen Berufsunterlagen für den Seeoffizier wurde dann in den letzten beiden Jahrzehnten noch nach einer anderen Richtung hin erhöht. Infolge des gewaltigen allgemein-technischen Aufschwungs und der damit zusammenhängenden raschen Entwicklung des Seekriegsmaterials wurden die Maschinen, Apparate und Instrumente, mit denen die Gefechtseinheit des Seekriegs, das Kriegschiff, ausgestattet wurde, immer verwickelter, die Bedienung und Verwertung dieser Kriegsmittel deshalb immer mehr von technisch-wissenschaftlicher Vorbildung abhängiger. Also auch das, was früher einen gewissen Gegensatz zur wissenschaftlichen Berufsauffassung gebildet hatte, die Manövriertechnik im weiteren Sinne, in die also auch die Waffenbedienung eingeschlossen ist, vollzog eine Schwenkung nach der wissenschaftlichen Seite; Dampf-, hydraulische und elektrische Maschinen erfordern in ihren heutigen hochentwickelten und mannigfach differenzierten Formen, wenn man mit ihnen Höchstleistungen erzielen und wenn ihre Wirkung auch in außergewöhnlichen Lagen, bei Havarien und Gefechtsstörungen, gesichert sein soll, wissenschaftliche Vorkenntnisse und technische Schulung neben reicher praktischer Erfahrung. Diese Notwendigkeit der wissenschaftlichen Grundlage für alles praktische Können ist heute in allen modernen Marinen — sogar auch bezüglich des Unterpersonals — in einer noch vor wenigen Jahren nicht für möglich gehaltenen Weise anerkannt worden; der Seemann wandelt sich immer mehr zum Techniker um. Diesem Prozeß hat sich naturgemäß auch der Werdegang des Seeoffiziers nicht entziehen können; bei allen Marinen sehen wir diese Betonung des technischen Elements in der Seeoffizierausbildung. Die Notwendigkeit der soliden Fundierung dieser technischen Anforderungen durch wissenschaftliche Kenntnisse und der große Umfang dieser Studien haben geradezu die heute in irgend einer Form in allen führenden Marinen bestehende Arbeitsteilung bedingt, wie sie in der Einteilung der früher einheitlicheren Seeoffizierkorps in Spezialkorps sich immer mehr herausbildet.

Also eine Wandlung der Berufsanforderungen nach der wissenschaftlichen Seite auf allen Linien! Die geschilderte historische Entwicklung dieser Umwälzung der Anschauungen läßt erkennen, daß es sich um ganz allmähliche, tief im Wesen der Seekriegführung begründete Umwandlungen der Grundlagen handelt, und daß diese „Verwissenschaftlichung" des Berufs die höhere Stufe darstellt, deren entwicklungsgeschichtlich bedingte Notwendigkeit auf der Entwicklungstendenz der Kriegstechnik und auf der Intensitätssteigerung der Kriegskunst beruht.

Wenn die Frage, ob die berufliche Vorbildung des Seeoffiziers mit diesen Steigerungen in wissenschaftlicher Hinsicht Schritt gehalten hat, verneint werden muß, so kann darin kein Vorwurf für diese Vorbildungsorganisation liegen. Ganz unzweifelhaft leistet unsere heutige Vorbildung außerordentlich viel mehr als vor etwa 20 Jahren, absolut genommen ebensowohl als auch bezogen auf das Berufsziel, und quantitativ kann man wohl ohne Übertreibung das heute Geleistete als Maximalleistung ansprechen, die vielleicht in bezug auf stärkere Betonung einzelner und entsprechende Beschränkung anderer Dienstzweige noch veränderungsfähig ist, im übrigen aber eine Mehrbelastuug nicht mehr verträgt; eine solche könnte nur auf Kosten der Gründlichkeit erreicht werden,

Digitized by Google

wäre also kein Vorteil. Das Mehr, das gegen früher in dieser Vorbildung geleistet wird, ist nun aber fast ausschließlich durch die vorerwähnte Vervollkommnung der modernen Kriegsmittel bedingt und liegt vorwiegend auf praktischem Gebiet. Es kann sich bei der ersten Ausbidung des Seeoffizieranwärters auch nur um solche das praktische Ziel unmittelbar verfolgende Ausbildungsgänge handeln; die wissenschaftlichen Grundlagen müssen auf die für die erste Dienstpraxis der unteren Offiziersgrade erforderlichen Stoffgebiete beschränkt werden, erstens weil die verfügbare Zeit zu mehr nicht ausreicht, dann aber auch, weil Denk- und Urteilsreife sowie Berufspraxis als notwendige Unterlagen für eine weitergehende wissenschaftliche Behandlung in diesem Ausbildungsstadium noch mangeln. Eine Verlängerung der Ausbildungszeit — sei es in Gestalt einer kadettenschulartigen Vorbereitung oder in der einer Verlängerung der Fähnrichszeit — würde, selbst wenn ihrer Verwirklichung weniger Schwierigkeiten entgegenständen, als dies tatsächlich der Fall ist, voraussichtlich gerade auf dem hier in Frage stehenden Gebiete so geringe Erfolge zeitigen, daß dieser Weg bei Behandlung der vorliegenden Frage als nicht diskutabel außer acht gelassen werden darf. Die Frage nach den zweckmäßigsten Mitteln zur Ergänzung der wissenschaftlichen Berufsbildung des Seeoffiziers soll später im Zusammenhang behandelt werden, nachdem Umfang und nähere Kennzeichnung dieser Ergänzungen besprochen sind.

Nehmen wir also die Vorbildung des Seeoffiziers, wie sie die heutige Ausbildungsorganisation bietet, als gegebene Größe an, so würde es sich bei der hierauf aufzubauenden weiteren Abrundung der berufswissenschaftlichen Kenntnisse des Seeoffiziers um einen dreifachen Ausbau, nach der Höhe, Breite und Tiefe, handeln, oder bezeichnender ausgedrückt, um Einführung höherer einheitlicher Gesichtspunkte in die bisher unverbunden nebeneinander stehenden Fachkenntnisse, sodann um Verbreiterung dieser Fachkenntnisse durch Angliederung weiterer Stoffgebiete, deren gemeinsames Charakteristikum das ist, daß sie an der Peripherie der Berufswissenschaften liegen, also Grenzgebiete bilden, die das engere Berufsgebiet mit anderen koordinierten Wissensgebieten in Verbindung bringen, und schließlich um Gewinnung eines genaueren, tieferen Verständnisses für gewisse Dienstzweige, die in der beschränkten Vorbildungszeit und bei den gleichfalls beschränkten Vorkenntnissen des Seeoffizieranwärters nicht in der den späteren Berufsanforderungen angemessenen gründlichen Weise behandelt werden können.

Insbesondere die Wissensgebiete der ersten Gruppe, die den Seeoffizier auf einen höheren Standpunkt der Berufsauffassung stellen und ihm eine zusammenfassende Übersicht über die einzelnen Berufsfächer und ihre einheitlichen Ziele geben sollen, sind ihrem Wesen nach gar nicht geeignet, in früheren Stadien der Ausbildung vorgenommen zu werden, weil zu ihrer nutzbringenden Behandlung praktische Berufserfahrung und Urteilsreife Grundbedingungen sind. Man hat die dieses eben berührte Gebiet behandelnde Wissenschaft mit dem Namen „Seekriegslehre" bezeichnet und will damit sowohl die in ein System gebrachten Lehren und Betrachtungen taktischer und strategischer Natur als auch die kritische Behandlung der seekriegsgeschichtlichen Begebenheiten in chronologischer Reihenfolge, also die applikatorisch betriebene Seekriegsgeschichte, in einen Begriff zusammenfassen. Die so aufgefaßte Seekriegslehre kann als Krönung aller Berufsstudien angesehen werden, indem sie alle einzelnen Dienstfächer zusammen-

Digitized by Google

faßt, ihnen einheitliche Richtung gibt und ihre Zweckbestimmung erkennen läßt. Beide Behandlungsarten, die chronologische und die systematische, sind zur vollen Würdigung und Nutzbarmachung der aus der Kriegsgeschichte herausgeholten Grundlehren der Kriegführung notwendig; denn der Zweck dieser Studien kann nur erreicht werden, wenn die tiefe innere Überzeugung von der Richtigkeit dieser Grundsätze gewonnen wird, und das ist nur auf der breiten Grundlage vieler in allen Einzelheiten durchgedachter Beispiele möglich. Ein abstrakter Grundsatz, z. B. daß „der Hieb die beste Parade ist", kann, wenn er ohne Tatsachenhintergrund einem kriegstheoretischen Werk entnommen wird, in der Praxis nicht die Wirkung haben, daß sich darauf ein Handeln aufbaut; erst wenn als Folie dieses allgemeinen Satzes plastische Bilder dem geistigen Auge sich darbieten, wenn die Beispiele der Taktik Nelsons und Farraguts oder die englische Strategie der Napoleonischen Kriege in ihren Einzelheiten den Grundsatz illustrieren, dann gewinnt er Leben und Überzeugungskraft, die das praktische Handeln beeinflußen. „Im Kriege sind die besten Gedanken oft bloße Erinnerungen", so drückt Napoleon diese Wahrheit aus, und denselben Sinn geben viele Aussprüche hervorragender Strategen und Taktiker wieder.

Die aus den seekriegsgeschichtlichen Beispielen gefolgerten Schlüsse, mögen sie bloße Betrachtungen sein oder sich zu Lehrsätzen der Kriegführung kondensieren, müssen aber, wenn der Geist sie beherrschen und mit ihnen bei Lösung moderner Probleme operieren soll, in ein System gebracht werden, das diese verschiedenartigen Grundsätze verbindet und nach einheitlichem Gesichtspunkt ordnet. Unsere Schwesterwaffe, die Armee, hat in ihrem Clausewitz ein solches systematisches Werk (dem allerdings auch die letzte Feile des Verfassers fehlt), und viele Kriegstheoretiker haben Kommentare dazu und ähnliche Systeme aufgestellt. Solche Klassiker fehlen vorderhand noch für das Gebiet der Seekriegführung; wir besitzen noch kein einziges deutsches Werk, das auch nur den Versuch macht, diese Lücke auszufüllen; die Vorträge der Marineakademie können diesem Mangel nicht abhelfen, da sie nur einem kleinen Prozentsatz des Seeoffizierkorps zugänglich sind, und fremdsprachliche Werke, wie die des Franzosen Daveluy, entsprechen unseren Bedürfnissen nicht hinlänglich; auch Mahan hat eine solche systematische Kodifizierung der Seekriegstheorie nicht vorgenommen, wie überhaupt einschlägige Werke in englischer Sprache merkwürdigerweise nicht existieren; Colombs und Admiral Bridges Schriften können nur als Ansätze dazu betrachtet werden. Es wäre unter diesen Umständen sehr wünschenswert, wenn unsere bedeutendste Autorität auf diesem Gebiet, Vizeadmiral a. D. Frhr. v. Maltzahn, seine Absicht, ein solches Werk zu schaffen, bald verwirklichen könnte; zur Zeit müssen Interessenten sich mit den vorstehend angeführten Ersatzmitteln begnügen. Allerdings muß jedes derartige die moderne Seekriegführung behandelnde Werk theoretischer ausfallen als die entsprechenden Musterwerke der Armee, weil Seeoffiziere, die über persönliche Kriegserfahrungen in dem Maße wie ein Moltke, Clausewitz u. a. m. verfügen, heutzutage in den europäischen Marinen nicht vorhanden sind.

Eine Standpunktserhöhung bedeutet die Beschäftigung mit den beiden erwähnten Teilen der Seekriegslehre für den Seeoffizier insofern, als ihm dieses Studium — und dieses allein — das Zusammenarbeiten aller den Erfolg beeinflussenden Faktoren und ihre relative Wichtigkeit vor Augen führt. Welche Umwertung landläufiger Anschauungen

Digitized by Google

durch solche Studien hervorgebracht wird, habe ich an anderer Stelle*) versucht zu verdeutlichen. Insbesondere das seekriegsgeschichtliche Studium ist ein vorzügliches Antidot gegen kleinliche, spezialistische Berufsauffassung, weil es daran gewöhnt, den Platz des einzelnen Spezialfachs im Rahmen des großen Ganzen zu sehen und an diesem allgemeinen Maßstab zu messen. Es soll hiermit natürlich nicht die Bedeutung der für den Erfolg heute unumgänglich nötigen und richtigen Spezialisierung herabgesetzt werden, sondern lediglich die übertriebene, ja ausschließliche Beschränkung des Blickes auf das Spezialfach gebrandmarkt und einer großzügigeren, freieren — vielleicht könnte man auch sagen idealeren — Berufsauffassung das Wort geredet werden, die trotz der Versenkung in das eng umgrenzte Spezialgebiet doch dessen Verknüpfung mit dem Ganzen nie außer acht läßt.

Eine ähnliche Horizonterweiterung, wie sie der Blick vom erhöhten Standpunkt auf die Gesamtvorgänge der seekriegsgeschichtlichen Vergangenheit und die Einrangierung der Einzeloperationen in ein System der Seekriegführung verschafft, wird auch durch die Kenntnis der Beziehungen unseres heutigen Seekriegswesens zu dem der übrigen führenden Seemächte und durch eine Übersicht über den Entwicklungsgang unserer eigenen Marinezustände erreicht. Beides kann nur durch laufende Kenntnisnahme der Vorgänge in der eigenen wie in den fremden Marinen erworben werden und ist schon aus diesem rein formellen Grunde nicht anders als durch ein über die ganze Berufszeit hin ausgedehntes Studium erreichbar. Die Kenntnis der Entwicklung der verschiedenen Spezialzweige der eigenen Marine gibt die Erklärung für den gegenwärtigen Zustand der materiellen Einrichtungen sowohl wie der Anschauungen über zweckmäßige Verwendung dieses Materials, sie hebt also das Verständnis für das Wesen dieser Einrichtungen und Anschauungen und hilft zur Erkenntnis der Richtungen, nach denen ihre Weiterentwicklung zu fördern ist. Der Vergleich der eigenen Marine mit anderen führenden Marinen zeigt die „Möglichkeiten" und die Stellung der eigenen Verhältnisse in diesem Kreis der Möglichkeiten, regt demnach zur Prüfung des Wertes der eigenen Zustände an und führt gleichzeitig die Vor- und Nachteile, Licht- und Schattenseiten der eigenen und fremden Einrichtungen vor Augen, gibt also Grundlagen, die für operative und taktische Vorüberlegungen unentbehrlich sind.

Ein drittes Stoffgebiet, durch das die Ausbildung des Seeoffiziers in späteren Jahren des Berufslebens abzurunden sein wird, bilden die seerechtlichen und nationalökonomischen Studien. Das internationale Recht ist vor kurzem in ein neues Stadium getreten, was Umfang des Stoffgebiets und Bedeutung für den Seekrieg betrifft; die Kenntnis nicht nur der positiven Abmachungen, sondern auch der noch flüssigen, zum Teil absichtlich in der Schwebe gelassenen, noch nicht geregelten Materien ist auch für die Praxis des Seekrieges ein Mittel geworden, durch das der Kundige sich strategische wie taktische Vorteile schaffen kann, somit eine Waffe im weiten Sinne des Wortes. Diese Entwicklungen, also insbesondere die Bekanntschaft mit den neueren Vorgängen, den Haager Konferenzbeschlüssen und den Abmachungen der Londoner Seerechtskonferenz mit allen näheren Motivierungen, auch die heute aus dem

*) „Marine-Rundschau", 1908, S. 303 ff.: „Über den Erfolg in der Seeschlacht".

Digitized by Google

Gebiet der doktrinären Behandlung schon herausgetretenen Fragen über die Notwendigkeit des Krieges mit allen verschiedenartigen Bestrebungen der Rüstungsbeschränkung werden dem Seeoffizier keine unbekannten Gebiete bleiben dürfen.

Ebenso wie der letzte Seekrieg zwischen Rußland und Japan die mannigfaltigen Berührungspunkte der internationalen Rechtsbeziehungen mit den strategischen Operationen vor Augen geführt hat, sind durch ihn auch die vielfachen Wechselbeziehungen zwischen nationaler Volkswirtschaft und Kriegsgang in helle Beleuchtung gerückt worden. Die Volkswirtschaft als Schwerpunkt moderner Politik wird in jedem Zukunftskriege als Kriegsursache und den Kriegsplan beeinflussendes Element eine bedeutsame Rolle spielen, wie anderseits die Einwirkungen bestimmter Kriegszustände auf die Volkswirtschaft von ausschlaggebender Wichtigkeit werden und dadurch für den Kriegsausgang Bedeutung erlangen können. Zum Verständnis dieser Beziehungen werden eine Reihe volkswirtschaftlicher Grundbegriffe unentbehrlich sein; im übrigen wird die „Zielstrebigkeit" dieser Studien dadurch gewahrt werden müssen, daß der Sonderzweck, den der Seeoffizier damit verfolgt, nicht aus dem Auge verloren wird. Daß diese nationalökonomischen Vorkenntnisse auch schon für die militärpolitische Beurteilung der Auslandsverhältnisse, die zu den Friedenspflichten des Kommandanten im Ausland zählt, erforderlich ist, soll hier nur beiläufig erwähnt werden.

Für die im vorstehenden berührten Ausbildungsfächer werden Sprachkenntnisse häufig die Brücke darstellen, auf der literarisch bedeutende Erscheinungen zugänglich werden. Die Bekanntschaft mit der englischen und französischen Sprache wird bei jedem Seeoffizier in dem Maße vorhanden sein müssen, daß er außer zu den dienstlich und außerdienstlich schon im Frieden erforderlichen Konversationszwecken sich dieser Sprachkenntnisse auch beim Lesen der Fachliteratur ohne Schwierigkeiten bedienen kann. Namentlich die englischen Fachwerke sind heute für den die modernen Anschauungswandlungen verfolgenden Seeoffizier unentbehrlich. Demgegenüber kann die Tatsache nicht bestritten werden, daß die normalen Durchschnittskenntnisse der angehenden Seeoffiziere diesen wünschenswerten Grad nicht immer erreichen, so daß ein privates Studium, zu dem heutzutage ausreichende Mittel in jeder Marinegarnison erreichbar sind, in möglichst frühen Jahren in solchen Fällen ergänzend eintreten muß. Weitergehende Sprachkenntnisse werden allerdings bei dem Gros des Seeoffizierkorps nicht vorausgesetzt werden dürfen; bezüglich aller anderen Sprachen erwächst infolgedessen den Zentralnachrichtenstellen der Marine die Pflicht, wichtige fachliterarische Neuerscheinungen dem Offizierkorps durch Übersetzung zugänglich zu machen, eine Pflicht, der in unserer Marine, man kann wohl sagen in vorbildlicher Weise, nachgekommen wird.

Was schließlich die dritte und letzte Hauptgruppe der Stoffgebiete betrifft, die zur Abrundung der wissenschaftlichen Berufskenntnisse des Seeoffiziers erforderlich erscheinen, so handelt es sich dabei um solche Kenntnisse, bei denen eine Vertiefung des Verständnisses, also eine Intensitätssteigerung auf bereits bekannten Wissensgebieten, in Frage kommt. Es sei hier in diesem Zusammenhange erlaubt, an ein viel zitiertes Wort Meckels zu erinnern, das trotz seiner scharfen, unparlamentarischen Form doch zweifellos einen wahren Kern birgt: „Die Reglements sind nur für die Dummen". Wenn dieses Wort dahin aufgefaßt wird, daß die knappe, auf Begründungen meist verzichtende Form des „Reglements" dem Offizier nicht genügen darf, daß er viel-

Digitized by Google

mehr Verständnis für die Motive der Dienstvorschriften und für ihre sinn- und sachgemäße Auslegung sich aneignen muß, so ist diese Forderung zwar ihrem Umfang nach eine recht umfassende, ihre Berechtigung wird aber nicht bestritten werden können; und wenn man die Arbeiten, die nötig sind, dieser Forderung nachzukommen, um eine Zahl zu nennen, auf ein Dezennium des Berufslebens verteilt, so wird auch die Belastung nicht mehr übertrieben genannt werden können. Die militärische Dienstvorschrift darf vom Offizier nicht in subalternem Autoritätsglauben hingenommen werden, sondern muß allmählich zum Anhalt für das eigene, selbständige Urteil werden, dem durch die Vorschrift die Aufgabe gestellt wird, die Gedanken, die zu der Vorschrift geführt haben, nachzudenken und so die Bestimmungen als Schlußglieder dieser Gedankenreihe selbst zu finden; das gilt vom Gebiet taktischer, disziplinarer, organisatorischer und technischer Vorschriften. Je umfangreicher der Wirkungskreis, je höher die Stellung und je kriegsmäßiger die dienstlichen Anforderungen sich gestalten, um so wahrer und notwendiger wird diese Auffassung. In dem lesenswerten Werkchen von J. Hoppenstedt „Sind wir kriegsfertig?" wird in dem Abschnitt über den Wert von Reglements eine Reihe von Aussprüchen hochstehender militärischer Autoritäten angeführt, die alle den Gedanken ausdrücken, daß das Reglement für den Offizier nur als Hilfsmittel aufzufassen ist, daß also die individuelle Entscheidung im Einzelfall nicht zu entbehren ist. Auch zu solcher Auffassung kann — und darf — sich der Seeoffizier nur allmählich mit der gereifteren Lebens- und Berufserfahrung aufschwingen; die Vorbildung des Seeoffizieranwärters in allen diesen Fächern wird sich immer nur auf mehr mechanische autoritative Belehrung über den Inhalt der Vorschriften beschränken und wird selbst da, wo Begründungen gegeben werden, doch meist nicht sehr tief in die Gründe eindringen können. Eine spätere Nacharbeit auf diesem Stoffgebiet ist also aus inneren Gründen notwendig.

Die im vorstehenden aufgeführten Wissensgebiete scheinen im wesentlichen zur Abrundung der allgemeinen Berufsbildung des Seeoffiziers genügend; neben den übrigen, praktischen Tätigkeiten wird die Beschäftigung mit ihnen das Berufsleben so ausfüllen, daß zu einer noch weiter gehenden Umgrenzung des wissenschaftlichen Stoffkreises kein Anlaß vorhanden sein dürfte. Mathematik, Naturwissenschaften, allgemeine Geschichte und eine Reihe anderer noch weiter vom berufswissenschaftlichen Mittelpunkt abliegende Wissenschaften können gewiß auch zur Erleichterung und Vertiefung des Verständnisses der Berufskenntnisse beitragen; aber als Unterlagen zweiter Ordnung scheinen sie doch — so nützlich und notwendig sie für den Spezialisten sein mögen — für die Allgemeinheit zu fern liegende Disziplinen. Diese und ähnliche Beschäftigungen werden deshalb in den Kreis der Spezialfächer und wissenschaftlichen „Hobbies" zu verweisen sein, beides Beschäftigungsarten, deren Berechtigung nicht zu bestreiten ist, wenn sie nach den wichtigeren, dem Berufsziel näher liegenden Fachstudien einrangiert werden.

Es könnte nun leicht den Anschein haben, als ob die im vorstehenden niedergelegten Anforderungen an eine wissenschaftliche Weiterbildung des Seeoffiziers die Wissenschaft, d. h. die Theorie, auf Kosten der Praxis hervorzuheben bezweckten. Das ist indes nicht beabsichtigt und scheint auch nicht erforderlich. Nicht einer Vermehrung, sondern einer Sammlung und Richtung dieser Studien auf das große, aller Berufstätigkeit gemeinsame Endziel, also ihrer Systematisierung, soll hier das Wort geredet

Digitized by Google

werden. Die Praxis unseres Berufslebens zeigt, daß ein solcher Hinweis zur Konzentration nicht unangebracht ist. Einmal ist unser wohlorganisiertes deutsches Erziehungssystem so autokratisch, daß das Erziehungsobjekt — ganz allgemein gesprochen — kaum je zum Nachdenken über sein Bildungsziel veranlaßt wird; die hochausgebildeten Schulsysteme aller Art lassen individuelle Abweichungen der Ausbildung auch nur in sehr geringem Maße zu. Die hierdurch angewöhnte Passivität in Ausbildungsfragen läßt dann auch in dem Stadium, in dem der Seeoffizier, zwar seiner offiziellen allgemeinen Berufsausbildung entwachsen, dennoch noch nicht mit allen für seinen Beruf später erforderlichen wissenschaftlichen Kenntnissen ausgestattet ist, ihn die Frage nach der zweckmäßigsten Art der Weiterbildung und Abrundung seiner Berufskenntnisse entweder gar nicht stellen oder erschwert ihm ihre Beantwortung in allzu hohem Maße. Sodann liegt es gerade für den strebsamen Offizier nahe, baldmöglichst Gebiete intensiv zu beackern, welche vom geraden Weg auf das allgemeine Berufsziel weiter abliegen, auf dem also die Konkurrenz gering, hervorstechende Erfolge somit leichter zu erreichen sind. Auch bei diesen Entschlüssen scheint es aber für das Gesamtinteresse richtiger, die Hebung des Allgemeinniveaus der wissenschaftlichen Bildung vor solche Sonderbestrebungen, die an sich durchaus empfehlenswert sind, zu setzen. Die Vorteile einer solchen allgemeinen Niveauerhöhung liegen keineswegs lediglich in der Steigerung der Fähigkeiten des Seeoffizierkorps für die schöpferische Weiterentwicklung auf den verschiedenen Einzelgebieten des Berufs — dann wäre ihre Ausdehnung auf die Allgemeinheit vielleicht weniger nötig —, sondern zu erheblichem Teile kommen sie auch dem praktischen Dienst zugute. Daß Führer die angedeuteten wissenschaftlichen Grundlagen besitzen müssen, bedarf keiner besonderen Begründung, die Bedeutung allgemeiner kriegswissenschaftlicher Kenntnisse und durch sie geschulter geistiger Fähigkeiten wächst mit dem zunehmenden Dienstalter; die Absichten und Gedankengänge der Führer werden aber um so sach- und sinngemäßere Unterstützung erhalten, je mehr der Untergebene diesen Gedanken zu folgen vermag. Es ist ein für alle praktischen Frontstellungen beherzigenswerter Erfahrungssatz, daß der Untergebene, sei er Wachoffizier oder Verbandsuntergebener, seine Dienstpflichten am besten erfüllen kann, wenn er sich nicht mechanisch an die ihm erteilten Einzelbefehle hält, sondern das Ziel solcher Aufträge verständnisvoll erfaßt und bei seinen Dienstverrichtungen stets im Auge behält, also gewissermaßen mit dem Vorgesetzten parallel denkt. Das ist ja der Vorteil aller Tradition und einheitlicher Anschauungsweise in einem Offizierkorps, daß der „mutual support“ auf allen Gebieten und in allen Lagen dadurch — auch ohne Spezialbefehl — gesichert wird; diese Vorteile werden durch qualitative Steigerung und Verallgemeinerung auch der höheren Gedankengänge ohne Zweifel vergrößert.

Das Bewußtsein, die Berufspflichten nach allen Richtungen zu beherrschen, einen Überblick von oben herab auf die ganze Berufstätigkeit zu besitzen, neben eingehenden Kenntnissen auf dem besonderen engeren Gebiet des jeweiligen Kommandos, wird das Selbstvertrauen heben, die Abhängigkeit von Befehlen und Vorgesetzten vermindern, die Selbsttätigkeit und die individuelle Charakterbildung fördern, alles für den praktischen Dienst und den kriegerischen Erfolg wichtige Faktoren, deren Bedeutung in moderner Zeit um so höher bewertet werden muß, als die Anforderungen an die Selbständigkeit bei gleichzeitiger Verjüngung des Offizierkorps wachsen.

Digitized by Google

Die stete Berücksichtigung des großen allgemeinen Standpunkts, der durch die Horizonterweiterung im vorberührten Sinne erlangt wird, auch innerhalb der beschränkten dienstlichen Sphäre, die den einzelnen Offizier in seinem jeweiligen Kommando umschließt, wirkt auch der kleinlichen Eifersüchtelei zwischen den Einzeldienstzweigen entgegen. Sicherlich ist Interesse und Begeisterung für das Spezialfach eine Quelle des Fortschritts und der guten Leistung; aber die Übertreibung dieser einseitigen „Spezialfachspolitik" wirkt gewiß nicht zum Vorteil des Ganzen. Reibungen und Übergriffe beanspruchen bei solcher Berufsauffassung die unparteiische entscheidende vorgesetzte Dienststelle in unerwünschter Weise und schaffen für diese dann jene unerquickliche, zeitraubende, nichts Positives zuwege bringende bureaukratische Geschäftigkeit, die so viel Kraft, Zeit und Arbeit unnütz und unfruchtbar vergeudet. Die Erziehung zur Selbständigkeit und Selbsttätigkeit, zu der die Wissenschaftlichkeit mit verhilft, wirkt diesen Auswüchsen des Bureaukratismus entgegen, weil sie größere, sachlichere Gesichtspunkte schafft und damit von selbst den anderen Dienstzweigen die ihnen gebührende Rücksicht entgegenzubringen lehrt.

Für die schöpferische Fortentwicklung der Marineeinrichtungen und Berufsanschauungen sind die Wirkungen einer allgemeinen wissenschaftlichen Niveauerhöhung in zweifacher Weise günstig; einmal fördert die höhere allgemeinere Kenntnis das Verständnis für die zweckmäßigste Richtung der Weiterentwicklung und für die dafür anzuwendenden Mittel gerade bei dem für solche Weiterbildungen zuständigsten Personal in der Front, sodann wird die Resonanz dieser Verbesserungsbestrebungen einzelner im Korps stärker und sowohl die Mitarbeit als auch die richtige Bewertung solcher Bestrebungen dadurch bei der Allgemeinheit gefördert.

Daß bei den vorstehenden Betrachtungen als Ziel der Berufstätigkeit des Seeoffiziers die Kriegstätigkeit hervorgehoben wurde, bedarf bei den heutigen hochentwickelten Anschauungen über die Notwendigkeit und Ausdehnung *kriegsmäßiger* Friedenstätigkeit keines besonderen Berechtigungsnachweises. Die Zeiten, in denen man vom Seeoffizier *allgemeine* Beteiligung auf Gebieten, die dem Kriegszweck fern liegen, verlangte, wie Nutzbarmachung seiner Reisen zu Forschungszwecken, sind wohl für immer, jedenfalls in unserer Marine, vorüber. Gewiß soll der Offizier mit offenen Augen durch die Welt gehen, aber Spezialforschungen auf geographischem, ethnographischem, ozeanographischem, meteorologischem Gebiet kann er heut nicht mehr treiben, wenn er sich seinem Hauptzweck und eigentlichem Berufsziel nicht entfremden will.

Es ist zweifellos auch bei der hier vertretenen Bestrebung, das allgemeine wissenschaftliche Niveau des Seeoffizierkorps zu erhöhen, unvermeidlich, daß die Einzel*leistungen* in Anbetracht der verschiedenen Begabungen, Interessen und Vorbildungen dem Grade nach noch recht verschieden ausfallen müssen; aber schon das Bewußtsein, daß ein allgemeines höheres Berufsziel in klar umgrenzter Gestalt besteht, wird das *Normalniveau* der berufswissenschaftlichen Kenntnisse und Fähigkeiten heben und die Bildung des „Salthorse-Offiziers" verhindern, ein Begriff, der jedenfalls in den Marinen, in welchen er vorhanden ist, einen sehr unerwünschten Riß in die Einheitlichkeit der Korpsanschauungen und -bestrebungen hineinbringt.

Wenn nun zum Schluß noch auf die Mittel und Wege zur Verwirklichung der vorstehend gekennzeichneten Ideen kurz eingegangen wird, so muß zunächst jede schul-

Digitized by Google

mäßige Organisation von der Hand gewiesen werden; der Hauptsache nach wird das zwanglose Selbststudium — vielleicht nach noch zu schaffenden näheren Anleitungen — die zweckmäßigste Methode bleiben.

Die Marineakademie, die ja allerdings — im Gegensatz zu ihren Schwesteranstalten bei der Armee, der Kriegsakademie und der militärtechnischen Akademie — weit allgemeinere Ziele verfolgt, wird, auch wenn sie ihre Pforten einer noch viel größeren Hörerzahl erschließt, doch nie imstande sein, mehr als einem gewissen bescheidenen Prozentsatz des Seeoffizierkorps — 20 Prozent — die akademische Bildung zugänglich zu machen. Ihre Ziele sind auch noch weit höher gesteckt, als dies für die Allgemeinheit erreichbar wäre.

Umfang und Tempo des Selbststudiums werden nun nicht allgemein gleichmäßig festgesetzt werden können; hier werden der individuelle Geschmack und besondere Anregungen durch Kommandos und andere äußere Umstände zu berücksichtigen sein. Solchen Anregungen zu folgen wird sich stets empfehlen, sofern sie nur auf dem geraden Wege auf das Berufsziel hin liegen; der höhere Zweck, der mit derartigen, bewußt auf ein bestimmtes Ziel hin arbeitenden Einzelbeschäftigungen verbunden wird, steigert das Interesse und die Aufnahmefähigkeit. Das, was die Einzelstudien zu wertvollen Beiträgen der Gesamtbildung macht, ist ihre Verbindung zu einem einheitlichen Ganzen, während aphoristisch betriebene zersplitterte Beschäftigungen die vorteilhaften Wirkungen einer bewußten Niveauhebung der Berufsanschauungen nicht hervorbringen können. Ein empfehlenswertes Beispiel solcher zusammenhängender Studien, im Anhalt an bestimmte literarische Erscheinungen bietet das schon erwähnte kleine Buch des Majors Julius Hoppenstedt „Sind wir kriegsfertig?" (Berlin 1910, E. S. Mittler & Sohn).

Wo solche Anregungen indes eine Abweichung nicht wünschenswert erscheinen lassen, würde die Reihenfolge der Studien wohl am zweckmäßigsten die sein, daß in früheren Dienstperioden die sichere wissenschaftliche Fundierung der praktisch-technischen Dienstzweige mit Vervollkommnung der Sprachkenntnisse Hand in Hand geht, sodann die seekriegsgeschichtlichen Studien als Unterlage für die späteren systematischen kriegswissenschaftlichen Beschäftigungen betrieben werden, woran Seerecht und allgemeine nationalökonomische Unterlagen sich anzuschließen hätten, während die modernen Probleme der Volkswirschaftslehre und die Theorie der Seekriegführung gereifteren Lebensstadien vorzubehalten wären. Die Vertiefung der engeren Berufskenntnisse wird — außerhalb des vorerwähnten Studienganges — am vorteilhaftesten an die Anregungen, die das jeweilige Kommando bietet, anschließen, sich also am engsten an die eigene Berufserfahrung anlehnen können, während die Fühlung mit der ständig fortschreitenden Entwicklung der fremden und eigenen Marineverhältnisse, wie bereits ausgeführt, laufende Arbeit fordert. Gewiß werden einzelne Kommandos diese Studien begünstigen, andere sie nahezu ausschließen; bei dem vielfachen Wechsel der Kommandoverhältnisse indes, die jeder Seeoffizier im Verlauf seines Berufslebens durchzumachen hat, scheint es immerhin möglich, das vorerwähnte Programm etwa in der Periode bis zur Beförderung zum Stabsoffizier zu erledigen. Wie vom Armeeoffizier, der auf höhere Berufsauffassung Anspruch macht, erwartet wird, daß er „seinen Clausewitz im stillen Kämmerlein studiert" und bestimmte andere wissenschaftliche Privatstudien

Digitized by Google

treibt, so wird auch der Seeoffizier gut tun, zusammenhängende wissenschaftliche Fachstudien auf den vorberührten Gebieten als notwendige Berufsforderung anzusehen, um sich diesen sachlich und persönlich empfehlenswerten höheren Auffassungsstandpunkt zu eigen zu machen.

Wenn nun das Selbststudium auch die Hauptarbeit zu leisten haben wird, so ist es doch wesentlich, diese Arbeit durch zweckentsprechende Hilfsmittel zu erleichtern und durch Anregungen verschiedener Art das Interesse wachzuhalten. Als solche Hilfsmittel würden das gesprochene und das geschriebene Wort in gleicher Weise auszunutzen sein. Es würde sich aber darum handeln, System in diese verschiedenartigen vorhandenen und etwa noch zu schaffenden Organisationen zu bringen. So scheint eine Ausgestaltung der Wintervorträge, die schon jetzt eine wichtige Quelle der Belehrung bilden, in dem Sinne vorteilhaft, daß in ihnen — unter Ausschluß weiter vom Berufsziel abliegender Themata — die Jahresfortschritte in den wichtigsten Einzeldienstzweigen in gedrängter Form, von Spezialisten vorgetragen, der Allgemeinheit zugänglich gemacht werden. Diese Vorträge wären ferner zur Mitteilung von allgemein interessanten dienstlichen Vorgängen intimsten Charakters verwendbar.

Ein ähnliches Hilfsmittel zur Unterstützung der Selbststudien sind die Vorträge, die an der Marineakademie in Kiel gehalten werden und Gästen (Hospitanten) zugänglich sind. Erweiterungen dieser Einrichtungen mit dem direkten Ziel, die außerakademische Allgemeinheit für diese Vorträge zu interessieren, wären vielleicht erreichbar, ebenso wie jede Ausdehnung der schon gebotenen Erleichterungen für Sprachstudien stets dankbar begrüßt werden müßte. Das geschriebene Wort steht jedem Interessenten in Gestalt der verschiedenen Dienstvorschriften, den „Marine-Rundschau"-Veröffentlichungen, den Zusammenstellungen der fachwissenschaftlich interessanten Zeitungsnachrichten sowie in vielen klassischen Fachbüchern der Marinebibliotheken reichlich zur Verfügung. Die Reichhaltigkeit des Materials wird vielleicht den Wunsch nahelegen, dem Seeoffizier die für ihn wichtigsten Nachrichten in möglichst knapper, aber gut orientierender Form an einer Stelle zugänglich zu machen und Wiederholungen desselben Stoffes in mehreren dienstlichen oder halboffiziellen Veröffentlichungen zu vermeiden. Wenn sich die Zeitungsnachrichten des Nachrichtenbüreaus zu einer abonnierbaren Wochenzeitung auswachsen und dann den schon recht voluminösen Anhang der „Marine-Rundschau" (Rundschau in allen Marinen) entlasten könnten, wäre dies vom Standpunkt des in seiner Zeit beschränkten Lesers gewiß von Vorteil. Die letzterwähnte Fachzeitschrift wäre vielleicht auch der passendste Ort zur Veröffentlichung von Studienanleitungen für die einzelnen vorstehend aufgeführten Wissensgebiete, aus der Feder von Autoritäten auf diesen Spezialgebieten. Noch manche Einzelmaßnahme, die der Förderung und Leitung des wissenschaftlichen Studiums im Offizierkorps dienen könnte, wie Einführung von Diskussionsabenden, nach Art der Royal United Service Institution, Berücksichtigung der hier berührten Grundsätze bei Zusammensetzung von Bordbibliotheken u. a. m., ließen sich wohl denken; immer aber wird solchen Maßnahmen der Charakter des Hilfsmittels bleiben müssen, das seine unterstützende Kraft verliert, wenn der Wille zu seiner Benutzung oder die Energie, eigene Arbeit zur Erreichung des Zieles aufzuwenden, mangelt.

Wie in der Taktik, so kann man auch in berufswissenschaftlicher Beziehung von

Digitized by Google

einer Kräftekonzentration sprechen, deren Wirkung sich in der Hinleitung der geistigen Arbeit des Offizierkorps auf einen einheitlichen Hauptpfad, der auf die ausschlaggebenden Berufsziele hinführt und in einer Zusammenfassung alle einzelnen Fächer des Berufslebens auf einen gemeinschaftlichen Endzweck hin zu äußern hätte. Auch die Wissenschaft, sowohl die positiven Kenntnisse als die durch Übung erworbene geistige Biegsamkeit und Gewöhnung an kriegswissenschaftliches Arbeiten, ist im weiteren Sinne eine Waffe zu nennen, allerdings eine solche, die nicht für sich allein wirkt, sondern alle übrigen materiellen Waffenleistungen durchdringt und kräftigt. Ebenso wie Zersplitterung materieller Waffenwirkung den Enderfolg schädigt, so kann auch die wissenschaftliche Kräftezersplitterung nicht Höchstleistungen hervorbringen. Soll die ungeordnete Kräfteverschwendung, wie sie beim „freien Spiel der Kräfte" nach Individualgeschmack ohne einheitliche Leitung die notwendige Folge ist, in eine zielstrebige Richtung aller Kraftstrahlen auf das Endziel der Berufsbestrebungen verwandelt werden, so ist die Vorbedingung dafür die lebendige, klare Erkenntnis dieses gemeinsamen Endziels im ganzen Offizierkorps und als Ziel selbst ein hochgestecktes, die geistigen Kräfte stark beanspruchendes Ideal. Ist das Wissen eine Grundlage des Könnens, so muß auch die allgemeine Steigerung des Wissens die Gesamtleistungen erhöhen, und in diesem Sinne ist also die Erhöhung des wissenschaftlichen Niveaus im Seeoffizierkorps ein Schritt vorwärts auf dem Wege zum kriegerischen Erfolg.

Glatzel.

Digitized by Google

Gesunde Nerven und Seekrieg.

I.

In der Geschichte der Entwicklung der Seestreitkräfte hat in den letzten Jahren das Wort „Dreadnought" eine große Bedeutung angenommen, hat fast einer ganzen Zeit den ihr eigentümlichen Stempel aufgedrückt. — Diese „Fürchtenichts"! Das Wort schien so gewählt, als ob sich an den Namen allein schon der Sieg und die Überlegenheit knüpfen müßte. Aber sie sind doch nur Massen aus Eisen und Stahl; sie kennen nicht Haß und Liebe, nicht Mut noch Furcht. Die wahren „Fürchtenichts", von denen immer die Entscheidung abhängen wird, das sind die Männer an den Kanonen, im Turm und an der Maschine, die Männer, die sich dem Feind entgegenstellen müssen. Schiffe werden niemals den Kampf zwischen zwei Völkern endgültig entscheiden, sondern immer Menschen, Menschenköpfe.

Auch im Völkerleben spielt der Kampf ums Dasein seine Rolle und wird ausgefochten nach denselben Regeln und Grundsätzen, die wir überall wieder antreffen, wo Leben sich entwickelt und sich entwickeln soll, nach dem Gesetz von dem Überleben des Tüchtigsten; nach der Gesetzmäßigkeit, die den Starken erhält und den Schwachen erbarmungslos untergehen läßt, genau so wie es für die Erhaltung der Art am zweckmäßigsten erscheint, ohne Rücksicht auf das Einzelwesen. Die Geschichte hat das bis auf den heutigen Tag noch immer bestätigt. Nur gesunde Völker haben sich erhalten können. Dem Volk fällt der Sieg zu und die Überlegenheit, das über die größte Menge gesunder Nervenkraft verfügen kann, das die meiste gesunde Lebenskraft einzusetzen hat, um sich zur Geltung zu bringen, mit seinem Geist die Welt zu erobern. Im Krieg wird alles auf eine Karte gesetzt. Es wird abgewogen, was an gesunder Kraft in einem Volke steckt. Unerbittlich schreitet die Geschichte hinweg über das, was faul und morsch, was alt und zerfallen ist. Durch die Kraft des gesunden Volkstums allein wird in alle Zukunft die Entscheidung in allen Kriegen fallen.

Die Frage liegt nahe, welche besondere Bedeutung diese große Wahrheit gerade für die Marine hat. Man ist zu leicht geneigt zu denken, daß für uns, die Marine, es selbstverständlich ist, daß nur wirklich gesunde Menschen als Mitkämpfer in Betracht kommen können. Wir wissen alle, daß schon unter Friedensverhältnissen nur ausgesucht gesunde Leute an Bord kommen, nachdem sie vorher auf Borddienstfähigkeit besonders ärztlich untersucht sind, daß sie dauernd auf ihren Gesundheitszustand auf das sorgfältigste beobachtet werden, daß sie an Bord nur bleiben, solange sie nach ärztlichem Urteil den besonderen Anforderungen des Schiffsdienstes ganz gewachsen sind; daß ferner jede ernstliche Erkrankung schon im Frieden sobald wie möglich von Bord gegeben wird. Da denkt dann wohl der Laie, daß ein durchweg einwandsfreier Gesundheitszustand unserer Schiffsbesatzungen außer allem Zweifel ist und daß er es auch bleiben muß, solange nicht ganz besondere Umstände eintreten, wie lange Entbehrungen, schlechte und mangelhafte Verpflegung, ansteckende Krankheiten, besondere Strapazen, durch die der allgemeine Gesundheitszustand merklich geschädigt und herabgedrückt wird.

Aber der Arzt sagt sich doch nicht ohne Besorgnis, daß unter den vielen

Digitized by Google

scheinbar Gesunden, die auch unter gewöhnlichen Bedingungen im Frieden allen ihren Aufgaben und den Anforderungen ihres Dienstes gewachsen sein mögen, sich vielleicht doch eine ganze Anzahl von Leuten befindet, die in dem Augenblick versagen können, ja versagen müssen, wo große ungewohnte Anforderungen, zumal im Verein mit besonderen seelischen Aufregungen, an sie herantreten, wie sie eben eigentlich nur der Krieg mit sich bringt, mit den ihm eigentümlichen mächtigen Gefahren für das Seelenleben des Menschen, den Überanstrengungen, der Bedrohung des Lebens, den Entbehrungen bei langdauernder Einwirkung. Wir wissen, daß es Krankheitsformen gibt, die sich lange hinziehen können, über Jahre und Jahrzehnte, die den Befallenen auch gestatten, ihr Leben hinzuschleppen, ohne doch jemals etwas Großes und Ganzes zu leisten, aber doch recht und schlecht und genügend, um nicht gerade aufzufallen. Solche Menschen, die für den Alltagsbedarf schon ihre ganze Kraft verbrauchen, sind es, die im Augenblick versagen können, wo eine so gewaltige Steigerung der Anforderungen eintritt, wie der Krieg sie mit sich bringt. Und da kann sich dann in Einzelfällen ein erschreckender Widerspruch ergeben, der Widerspruch zwischen den bisherigen Leistungen, die ja immer als ausreichend angesehen waren, und den Leistungen im Augenblick der Not, im Augenblick, da die Anforderungen bis zum Höchstmaß gesteigert sind. Um so schreiender wird dieser Widerspruch sein, als gerade in diesem Augenblick überall da, wo gesundes Blut dem Menschen durch die Adern fließt, die große seelische Erregung der Begeisterung für die Sache des Vaterlandes auch bei Mittelmäßigen große und ungewöhnliche Leistungen hervorbringen wird; die Geschichte hat uns genug Beispiele davon überliefert. Auch der Laie kennt sehr gut diese Leute, die bei den kleinen Leistungen und Anforderungen des Alltagslebens schon an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angekommen sind, sie erschöpft haben. Er sagt, sie sind nervös, ihnen fehlen die gesunden Nerven.

Was will er damit sagen? Es ist wert, einen Ausdruck etwas zu zerlegen, den jeder Laie bei jeder möglichen Gelegenheit im Munde führt. Ein fast alltägliches Wort ist es, das liegt nun einmal in unserer ganzen Zeit; und doch ist es gar nicht so leicht und ganz einfach, wissenschaftlich kurz und erschöpfend die Bedeutung dieses Ausdrucks auseinanderzusetzen.

Was verstehen wir überhaupt unter gesunden Nerven? Mit den Nerven selbst im eigentlichen Sinne, den Leitungsbahnen für Empfindung und Willensäußerungen, hat dieses Wort nichts zu tun; eher noch mit dem Teil, in dem sich alle diese Nerven sammeln, dem Gehirn und Rückenmark als dem Sitz der Gesamtheit der geistigen und seelischen Fähigkeiten des Menschen. Da, wo diese Fähigkeiten nicht in ihrem vollen Gleichgewicht vorhanden sind, wo sie anders auf Reize antworten, als es beim gesunden Menschen der Fall ist und sein soll, da sprechen wir von kranken Nerven. Man unterscheidet im täglichen Leben streng zwischen Geisteskrankheiten und Nervenkrankheiten. Aber beide stehen doch eng beieinander; beide sind ja, wie jedermann weiß, an Erkrankungen des Gehirns und Rückenmarks gebunden, und es ist in der Tat gar nicht so leicht, eine ganz scharfe Grenze zwischen beiden zu ziehen. Wenn man sich ein Bild von gesunden Nerven und ihrem Gegenteil machen will, muß man sich beide eng in Verbindung miteinander vorführen.

Das Gebiet der Nervenkrankheiten ist ein Gebiet, das an die Sach- und Fach-

Digitized by Google

kenntnis des Arztes große Anforderungen stellt und das seiner Überlegung mit die schwierigsten Aufgaben zu lösen gibt, die ihm überhaupt vorkommen können. Das ist ja auch in Laienkreisen ziemlich bekannt. Wir haben in der Marine die Beobachtung gemacht, daß unter den Erkrankungen von Jahr zu Jahr ein breiterer Raum den hier gerade in Betracht kommenden Leiden, den Nerven- und Geisteskrankheiten zusammengenommen, zukommt. Gewiß hat dazu beigetragen, daß wir mit wachsender Erfahrung immer mehr den feineren und scheinbar leichteren Fällen von Nervenerkrankungen unsere Aufmerksamkeit zugewandt haben, die man früher vielleicht oberflächlicher behandelte, bis man einsah, daß diese Vernachlässigung zu immer schwereren Störungen und schließlich zum gänzlichen Zusammenbruch führte und daß weder der Kranke noch die Marine Nutzen davon haben, wenn solche Fälle möglichst lange hingeschleppt werden.

Ich will mich bemühen, mich möglichst eng an die für die Marine in Betracht kommenden Verhältnisse zu halten, um nicht zu weit geführt zu werden. Der Arzt, der mit Nervenkrankheiten in der Marine öfters in Berührung kommt, wird sehr schnell zwei große Gruppen von Erkrankungen unterscheiden, die ihm mit auffallender Häufigkeit vorkommen, während zahlreiche andere aus dem so weiten Gebiet ihm auffallend viel seltener zu Gesicht kommen, so daß ihre Bedeutung ganz zurücktritt. Diese beiden Gruppen sind die Geisteskrankheiten der jungen Soldaten auf der einen Seite und die Nervenerschöpfung der Berufssoldaten, die Neurasthenie, auf der anderen.

Die Geisteskrankheiten der jungen Soldaten gerade in ihrer Bedeutung für die Marine sind erst vor kurzem an dieser Stelle eingehend gewürdigt worden. Es ist gezeigt, wie sich die Geisteskrankheiten im soldatischen Leben meist zuerst durch Verstöße gegen Zucht und Ordnung bemerkbar machen, wie die Kranken zu leicht verkannt werden, wie sie gerade dadurch eine außerordentlich große Gefahr für die Marine bilden und wie wir mit allen Mitteln darauf bedacht sein müssen, uns von ihnen frei zu halten. Was für den Frieden gilt, hat seine ganz besondere Bedeutung für den Krieg.

Gerade im Kriege, wo die Geisteskranken an Zahl und ihre Erkrankungen an Schwere schnell zunehmen, kann der Einfluß, den sie ausüben, ein verheerender sein. Nicht immer werden sie von ihrer ungebildeten und urteilslosen Umgebung richtig beurteilt, sondern oft gewinnen sie gerade auf Grund ihres Leidens einen bestimmenden Einfluß auf ihre Kameraden, umsomehr, da sie ihre krankhafte Meinung mit großer Überzeugung und großem Nachdruck immer wieder vorzutragen pflegen; und krankhafte Vorstellungen scheinen auf schwache Gemüter einen unwiderstehlichen Zauber auszuüben. Aus dem letzten russischen Kriege ist eine hübsche Geschichte bekannt geworden. Tief in Rußland fing plötzlich während des Krieges ein alter Bauer an Stimmen zu hören. Er hörte die Stimme seines Hauptmanns, dem er im Krimkriege unterstanden hatte. Diese rief ihm zu, auf den Kriegsschauplatz zu kommen. In der Tat brach er dahin auf, wurde als Feldwebel eingestellt und galt als ein leuchtendes Beispiel heldenhafter soldatischer Treue und Tugend. Und war doch nur ein armer, verblödender Geisteskranker, dem seine Sinnestäuschungen eine Welt vorgaukelten, die etwas Greifbares nicht an sich hatte.

War dieser Mann ein Beispiel im harmlosen Sinn, kann doch ebenso und viel leichter noch ein Geisteskranker seinen Einfluß im schlechten Sinne geltend machen, und dann meist in viel verhängnisvollerer Weise.

Digitized by Google

Unsere Erfahrungen über die geistigen Erkrankungen im Kriege und ihren Einfluß sind sicher noch nicht abgeschlossen. Der Kriegsschauplatz ist das denkbar ungünstigste Gebiet zur wissenschaftlichen Beobachtung von Geisteskrankheiten. Aber das wissen wir doch schon, daß der Krieg in hohem Maße geeignet ist, geistige Krankheiten hervorzurufen und noch mehr vielleicht schlummernde krankhafte Anlagen zum schlimmsten Ausbruch zu bringen. Aus den letzten großen Kriegen liegen zahlenmäßige Berichte vor, aus denen wir ersehen, daß durch den Krieg die Menge der geistigen Erkrankungen zunimmt, bei allen Teilnehmern, besonders aber bei den Offizieren. Schon mit Beginn des Krieges wächst die Zahl der Geisteskrankheiten etwas an, steigt dann im weiteren Verlaufe des Krieges schnell zu sehr großer Höhe, um erst eine Zeitlang nach Beendigung des Krieges wieder schnell abzufallen. Beim russischen Heere betrug die Zahl der Geisteskranken im letzten Kriege 2 von 1000 der Gesamtstärke. Beim eigentlichen Feldheer sind es namentlich Erregungs- und Verwirrtheitszustände; die Gefahr alkoholischer Erkrankungen ist groß; Leute, die durch überstandene Krankheiten und erbliche Belastung weniger widerstandsfähig sind, werden in der Regel zuerst erkranken.

Wenn uns übereinstimmend aus allen Kriegen die Zunahme der Geisteskrankheiten berichtet wird, so ist das wahrscheinlich so zu verstehen, daß immer viele mit hinausgezogen sind, die den Keim zu ihrer Krankheit, für den Irrenarzt vielleicht sogar schon erkenntlich, bereits in sich trugen, die auch schon schwerere Störungen in der Jugend überstanden haben mochten und bei denen unter dem Einfluß der Strapazen des Krieges das Leiden wieder aufflackerte, sich verschlimmerte und unter Erscheinungen auftrat, die nicht mehr übersehen werden konnten.

Im großen und ganzen werden die Geisteskrankheiten mehr und mehr erkannt, und wenn dadurch die Zahl der in den Berichten aufgeführten Fälle auch zunimmt, so dürfen wir das nur mit Freuden begrüßen als ein Zeichen dafür, daß wir es immer mehr verstehen, diese Leute herauszufinden und richtig zu beurteilen. Wir müssen die Gefahren, die uns von dieser Seite drohen, mit allen Mitteln der Wissenschaft abzuwenden versuchen, und zwar auf die Weise, die einzig ernstlich in Betracht kommen kann, das ist durch die möglichst weitgehende Fernhaltung und Entfernung aller als krank oder auch nur als krankheitsverdächtig und nicht gesund erkannten. Die Aufgabe des Marinearztes ist ja nicht damit erfüllt, daß er nur die Kranken zu heilen sich bemüht, die ihm zugeführt werden; viel wichtiger und größer ist die Aufgabe, daß er sich verantwortlich fühlt dafür, daß in der Marine nur gesunde, und zwar geistig wie körperlich ausgesucht gesunde Leute Verwendung finden. Solche Leute braucht die Marine. Deutschland hat unter seiner waffenfähigen Jugend Überfluß an solchen Leuten, und wir haben die Mittel sie herauszufinden und müssen davon Gebrauch machen zum Wohle der Waffe, der wir angehören.

Größer fast als die Bedeutung der Geisteskrankheiten scheint mir noch die Bedeutung der Neurasthenie zu sein. Die Gesundheitsberichte der Marine zeigen sogar zahlenmäßig unverkennbar und unzweifelhaft eine stetige Zunahme der in der Marine in den letzten zehn Jahren zur Behandlung gekommenen Fälle dieses Leidens. Ich will schon hier hervorheben, daß es meines Erachtens falsch ist, diese rein zahlenmäßigen Verhältnisse ohne weiteres mit einem Rückgang des gesundheitlichen Gesamt-

Digitized by Google

wertes unserer Besatzungen gleichzusetzen. In solchen Zahlen kommen selten oder niemals ganz rein einzelne Verhältnisse zur Darstellung. Meistens spiegelt sich eine Reihe von Umständen in ihnen wieder, und oft ist es schwer, das Einzelne in seiner Wirkung herauszulösen.

Das Krankheitsbild der Neurasthenie ist in der Tat so häufig geworden, daß es kaum noch jemand gibt, der nicht über seine Haupterscheinungen gut unterrichtet wäre. Sehr vielen freilich scheint es, als ob der Name nur der wissenschaftliche Deckmantel für eine allgemein herabgesetzte Leistungsfähigkeit sei; oft hat es für den Laien den Beigeschmack, als ob diese Herabsetzung der Leistungsfähigkeit nicht ganz ohne eigenes Verschulden zustande gekommen sein möchte. Meist wird diese Vorstellung durch solche Fälle genährt, in denen die Neurasthenie mit Trinkertum oder Trunksucht leichteren oder schwereren Grades vergesellschaftet ist, ja vielleicht selbst ursächlich zum gewohnheitsmäßigen Mißbrauch von geistigen Getränken geführt hat. So kommt es, daß der Arzt oft schon auf ein Lächeln oder ein Achselzucken stößt, wenn er dieses Leiden bei jemandem festgestellt hat oder vermutet.

Aber mit dieser Herabsetzung der Leistungsfähigkeit, die in der Tat für den Kranken selbst wie für seine Umgebung einen wesentlichen Teil des Krankheitsbildes ausmacht, ist selbstverständlich für den Arzt das Bild der Neurasthenie nicht erschöpft. Es gibt eine Reihe von Krankheitszeichen, die der erfahrene Arzt stets nachweisen kann und denen er für die Erkennung und Abgrenzung der Krankheit eine ausschlaggebende Bedeutung einräumt, die dem Laien meist nicht bekannt sind und die auch von den Kranken auf keine Weise nachzumachen sind. Auch dazu neigt nämlich der Laie leicht, anzunehmen, daß die Beschwerden der Neurasthenie ein bequemer und leicht darzustellender Vorwand seien für jeden, der an seinem Dienst keine Freude mehr findet, sich auf diese einfache Weise allen weiteren Pflichten zu entziehen. Aber diese Anschauung ist grundfalsch.

Die Neurasthenie ist ein ausgesprochenes körperliches und seelisches Leiden, das für den, der damit behaftet ist, eine große Reihe von drückenden Beschwerden und eine wesentliche Beeinträchtigung der Erwerbs- und der Leistungsfähigkeit mit sich bringt. Ich kann das Krankheitsbild hier nicht erschöpfend darstellen. Es ist auch zu vielgestaltig, um sich in kurzen Zügen mit der Feder bemeistern zu lassen, und im ganzen ist es dem Laien nicht unbekannt.

Besonders bezeichnend für die Krankheit ist es, daß sie sich oft jahrelang hinschleppen läßt, zwar mit vielen Beschwerden für den Kranken verbunden, daß sie aber dann plötzlich eines Tages unter dem Einfluß irgend einer großen seelischen Aufregung in ganzer Kraft zum Ausbruch kommt und den Zusammenbruch veranlaßt. Es sind neuerdings sehr wertvolle Beobachtungen und Untersuchungen über Nervenveränderungen bei Entzündungs- und Entartungsvorgängen veröffentlicht, aus denen wir wissen, daß im Nerven das eigentliche Nervengewebe fast völlig zugrunde gehen kann, dabei aber immer noch die ihm zufallenden Aufgaben im Körper zu erfüllen vermag und daß dann ein scheinbar geringes Ereignis genügen kann, um den letzten kleinen Rest von Nervengewebe zu zerstören und dann scheinbar ganz plötzlich und unvermittelt den völligen Zusammenbruch des scheinbar eben noch gesunden Nerven auszulösen. Das gibt uns vielleicht auch ein Verständnis für solches plötzliche Versagen bei der Neurasthenie.

Digitized by Google

Das große Ereignis, dem diese zerstörende Einwirkung auf schon angekränkelte Nerven in besonderem Maße zukommen wird, ist für uns der Krieg, damit müssen wir rechnen; wenn nicht schon der Ausbruch des Krieges als solcher, so doch die besonderen Eigentümlichkeiten, die sich im Verlaufe des Krieges einstellen werden: die Aufregungen der großen Schlachten, lange Entbehrungen, ungeheuere Anstrengungen. Es ist uns berichtet worden, wie im letzten russischen Kriege schon das Aufschlagen der Granaten auf die Panzer sich von ganz außerordentlich nachteiliger, schädigender Einwirkung auf den Zustand der Nerven erwies. Das ist gewiß verständlich. Aber neben den großen Eindrücken der Schlacht wird auch der langen unausgesetzten Anspannung der Nerven durch Warten mit seiner Ungewißheit und Untätigkeit, durch das Gefühl der Unsicherheit über die nächste Zukunft ein mächtig zerrüttender Einfluß auf die Nerven zugeschrieben.

Man kann nicht versuchen, all die Schädlichkeiten aufzuzählen, die in ihrer Wirkung ähnlich sein mögen. Im einzelnen sind ja die Erfahrungen, die über den Einfluß des Seekrieges auf die Nerven gesammelt und veröffentlicht sind, noch recht spärlich. Es ist im ganzen wenig darüber geschrieben, und was veröffentlicht ist, das genügt nicht, um uns ein abgeschlossenes ärztliches Bild von der Wirkung des Seekrieges auf das Nervenleben zu machen. Es sind vielleicht auch nicht alle Erfahrungen, die in den letzten Jahren gesammelt sind, weiteren Kreisen zugänglich gemacht, wie es im Sinne der Menschlichkeit vielleicht zu wünschen gewesen wäre. Aber wenn die wissenschaftlichen Beschreibungen noch mangelhaft und spärlich sind, sprechen um so eindrucksvoller die Berichte der Laien über den verhängnisvollen Einfluß länger ausgedehnter Kriegsunternehmungen zur See mit allen ihren Entbehrungen auf die Spannkraft der Nerven. Wer Wladimir Ssemenows Kriegstagebücher über die Reise des Baltischen Geschwaders nach dem Fernen Osten gelesen hat, kennt aus der packenden und ergreifenden Darstellung diesen Einfluß, der sich niederdrückend auf die Gemüter legt, beim Admiral wie beim letzten Matrosen, der zur Verzweifelung führen mußte, die der halben Niederlage schon gleich kam und die dem siegberauschten Gegner leichtes Spiel schaffte.

Vorwiegend sind wir also doch darauf angewiesen, unsere sonstigen ärztlichen Erfahrungen, wie wir sie in Friedenszeiten gesammelt haben, zu Rate zu ziehen, um uns mit ihrer Hilfe den möglichen Einfluß des Leidens im Kriegsfalle und auf den Verlauf des Krieges klar zu machen.

Wie machen sich die Folgen dieses Leidens und seine Wirkungen im Frieden für uns bemerkbar? so werden wir uns fragen. Wir sehen ja im Frieden in unseren Lazaretten eine Reihe von Fällen der Erkrankung, und im Dienst befindet sich immer zweifellos eine noch größere Anzahl von Leuten, die mit dem Leiden behaftet sind. Aber trotzdem glaube ich, daß die wirklichen Störungen des Dienstes und des Dienstbetriebes, die der Neurasthenie zuzuschreiben und ihr auf die Rechnung zu setzen sind, im Verhältnis heutzutage, wo wir das Leiden genau kennen, nicht mehr so groß werden können, daß ihnen eine fühlbare Bedeutung zukäme. Wenigstens besteht zur Zeit, glaube ich, eher die Neigung, sie zu überschätzen. Gewiß wird der Neurastheniker in seinen Leistungen im Durchschnitt hinter seinen Berufsgenossen zurückstehen. Die Eigenartigkeit der Verhältnisse in der Marine erlaubt es aber meistens auch, solche Leute sehr

Digitized by Google

bald zu erkennen und ihnen solche Stellungen zuzuweisen, wo selbst der Ausfall in ihren Leistungen für das große Ganze denn doch nicht als zu großer Nachteil empfunden wird.

Auf jeden Fall steht die Tatsache unumstößlich fest, daß Eigenschaften, die im Kriege ausschlaggebend und unentbehrlich und unersetzbar sind, Begeisterungsfähigkeit, Mut und Entschlossenheit, klarer Blick und sicheres, zielbewußtes Handeln, Ausdauer und Selbstverleugnung, unbedingt an das Vorhandensein gesunder Nerven gebunden sind.

Wenn wir sehen und erkannt haben, welche Bedeutung für den Seekrieg den gesunden Nerven zukommt, dann ist es unsere Pflicht, nur gesunde Männer in den Krieg zu schicken, nur gesunden Männern die Größe und Ehre unseres Vaterlandes in die Hand zu legen, und es ist nur folgerichtig zu fragen, welche Mittel wir haben, um uns, unseren Leuten die völlige Gesundheit der Nerven zu sichern, die wir unbedingt werden verlangen müssen, was wir tun können, um die Erkrankung und Erschöpfung der Nerven zu vermeiden. Und diese Frage können wir nur beantworten, wenn wir uns die andere Frage vorlegen, welches denn eigentlich die Ursachen dieser Nervenerkrankungen sind. Wir wissen heute, daß wir nur dann erwarten dürfen, eine Krankheit mit Erfolg zu bekämpfen, wenn wir ihre Ursachen kennen und unschädlich machen können. Das ist der Grundgedanke, der heute die ganze ärztliche Forschung leitet.

Für die Geisteskrankheiten ist die Frage nicht schwer und ziemlich kurz zu beantworten, wenn diese Antwort auch in vieler Beziehung heutzutage noch nicht endgültig abschließend ausfallen kann. Wir wissen so gut wie nichts über die Ursachen der hier in Frage kommenden Geisteskrankheiten, was uns erlauben würde, Vorschläge zu machen, um ihnen vorzubeugen. Es sind meist angeborene, vielleicht ererbte, in der Anlage begründete Leiden, die sich entwickeln, ohne daß wir viel daran ändern könnten. Es kommt auch nur selten vor, daß andere Ursachen, insbesondere irgendwelche Eigentümlichkeiten des Marinedienstes, für die Entstehung der Geisteskrankheiten verantwortlich gemacht werden. Das einzige und das wichtigste, was wir tun können, ist, daß wir uns Mühe geben, die Krankheiten möglichst rechtzeitig zu erkennen und die Kranken möglichst schnell aus der Marine zu entfernen.

Etwas anders liegt die Sache bei der Neurasthenie. Dieses Leiden, das namentlich die Berufssoldaten befällt und das in einer großen Mehrzahl der Fälle schließlich die Dienstunfähigkeit dieser Leute herbeiführt, wird fast immer gerade auf die schädlichen Einflüsse des Marinedienstes zurückgeführt, und von den entscheidenden Stellen ist das in den meisten Fällen als begründet anerkannt worden.

Die verschiedensten, mannigfaltigsten Umstände des Dienstes werden von den Kranken als Ursache der Erkrankung herangezogen. Kaum einen Zweig des so vielseitigen Marinedienstes gibt es, der nicht schon als Ursache angeführt worden wäre, und jedem Arzt, jedem höheren Vorgesetzten sind genug solche Fälle bekannt, die sie zu beurteilen oder zu entscheiden hatten. Bald sind es Witterungseinflüsse, bald schlechte Ernährungs- oder Unterbringungsverhältnisse, bald aufregender Dienst in der Maschine, am Geschütz, auf der Brücke, bald anstrengende Kopf- und Schreibarbeit. Kurz, kaum ein Dienstzweig ist vorhanden, der nicht seine Neurasthenie nach sich ziehen könnte oder nach sich gezogen hätte.

Es ist auch gewiß nicht zu leugnen, daß allen diesen Umständen für die Aus-

Digitized by Google

lösung des Leidens eine große Bedeutung zukommt; wenn auch nicht in dem Sinne, daß sie wissenschaftlich als ausschließliche und einzige Ursache der Erkrankung in Frage kommen könnten, etwa wie die Erreger einer bestimmten ansteckenden Krankheit, die immer wieder das bestimmte Leiden mit Notwendigkeit hervorbringen müssen, so doch in dem Sinne, daß durch ihre Einwirkung auf vorher vielleicht schon geschädigte oder geschwächte Nerven eine solche Verschlimmerung der bestehenden krankhaften Anlage eintritt, daß damit nun eben die Möglichkeit, weiter den Dienst auszufüllen, aufgehoben wird.

Eine ganz wesentliche Bedeutung für die Ausbildung des Leidens kommt gewiß vor allen Dingen der erblichen Anlage zu, und alle Umstände, die geeignet sind die erbliche Anlage zu verbessern, Keimschädigungen fernzuhalten, verdienen unsere Aufmerksamkeit und Förderung, wie ja alle unsere Bemühungen um gesundheitliche Verbesserungen in der Marine nur dann wahrhaft große Erfolge haben können, wenn wir die engste Fühlung mit der Volksgesundheitspflege ständig im Auge halten.

Da sind weiter alle die häuslichen Verhältnisse, die hineinspielen, die so oft an die seelischen Kräfte viel größere Ansprüche stellen als der Dienst, vor allem unglückliche und unbefriedigende Ehen; die Ruhelosigkeit und Unstetigkeit des Marinelebens trägt vielleicht auch viel dazu bei, in das häusliche Leben manche Lücke zu reißen. Weiter wirtschaftliche Umstände, Sorgen, mangelhafte Ernährung auf Grund schlechter, wenn auch selbstverschuldeter Vermögensverhältnisse.

Es kommt vielleicht der Umstand hinzu, daß bei dem gewaltigen Ausbau, den unsere Marine in den letzten Jahren durchgemacht hat, und bei der ungeheuren Entwicklung vieler Sonderzweige mancher in Stellungen und in Verantwortungen aufrückte, in die er von Hause aus nicht hingehörte, denen er von Hause aus nicht gewachsen war. Gerade das gibt eine außerordentliche Überanspannung der Kräfte, und der vorzeitige Zusammenbruch ist unvermeidlich. Solche Fälle sieht man bisweilen schon bei jüngeren Unteroffizieren, die in einem gewissen Ehrgeiz sich auf Laufbahnen werfen, die sie nicht ausfüllen können und in denen sie dann all zu bald am Ende ihrer Leistungsfähigkeit sind, wenn die gewöhnlichen Anforderungen an sie herantreten. Man wird gewiß später sorgfältiger aussuchen und höhere Ansprüche stellen können, durch die man ungeeignete Bewerber leichter abhalten kann.

Die Marine ist eine werdende Waffe. Das gibt ihr viel Eigentümliches. Sie stellt große Anforderungen an die schöpferische Kraft des einzelnen. Überall sind neue Verhältnisse. Man findet so oft gar nichts vor und soll überall etwas Brauchbares, Fertiges, Ganzes leisten. Das sind Anforderungen, die im allgemeinen im Leben nur von wenigen Ausgewählten verlangt werden, die ohne Zweifel weit über das hinausgehen, was der Durchschnittsmensch zu leisten hat, und die geeignet sind, die Nervenkraft schneller und stärker aufzubrauchen, als eine Tätigkeit nach alt hergebrachtem Muster und vorhandenen Vorschriften. Das darf man nicht aus dem Auge verlieren. Vielleicht werden auch bei uns einmal die Verhältnisse ruhiger und gleichmäßiger, so daß diese Gelegenheitsursache der Neurasthenie immer mehr an Bedeutung verliert.

Eine gewisse Rolle schließlich in der Entstehung der Neurasthenie, wir dürfen es uns nicht verhehlen, kommt sicher auch dem Alkohol zu, allerdings heute längst nicht mehr so oft wie früher. In den letzten Jahren, im unverkennbaren Zusammenhang

Digitized by Google

mit den gesteigerten Anforderungen an die Leistungen des einzelnen und der Besserung der allgemeinen Lebensbedingungen ist der Alkoholgenuß in der Marine ganz erstaunlich zurückgegangen, und man ist von allen Seiten bemüht gewesen, seinem verderblichen Einfluß entgegenzutreten. Der lähmende Bann der Trinksitten ist heute vollkommen gebrochen. Ich glaube bestimmt, daß von der jetzt aufblühenden und allerseits richtig gewürdigten und geförderten Bewegung gegen den Alkoholmißbrauch in der Marine eine günstige Rückwirkung auf die Nervenkraft unserer alten Unteroffiziere und damit auf unsere Wehrkraft nicht ausbleiben kann, ja schon heutzutage unverkennbar eingetreten ist.

Wenn wir die Ursachen erkannt haben, die wir für die Nervenleiden verantwortlich machen müssen, dann dürfen wir uns fragen: kann dem Schaden abgeholfen werden? Gibt es Mittel die Nervenkrankheiten zu heilen, ihnen vorzubeugen, oder doch wenigstens ihren nachteiligen Einfluß auf den Marinedienst zu mildern oder wenn möglich zu beseitigen? Und wie ist das möglich? Die ärztliche Wissenschaft ist heute weit genug fortgeschritten, um auf diese Fragen bestimmte Antworten geben zu können.

Wenn wir rein als Arzt einem Kranken, der an nervöser Erschöpfung leidet und der uns um Hilfe angeht, einen Rat geben sollen, dann werden wir vor allen Dingen nach der Ursache des Leidens forschen und wenn möglich die krankmachende Ursache auszuschalten und unschädlich zu machen suchen. Einem solchen Kranken, der durch die Besonderheiten des Marinedienstes sein Leiden erworben oder verschlimmert hat, würden wir also raten, den Dienst aufzugeben, da wir ja annehmen können, daß er an den dienstlichen Verhältnissen nichts ändern kann. Denn das wissen wir wohl, die Weiterwirkung der Schädlichkeiten wird in der Regel in absehbarer Zeit zum völligen Zusammenbruch führen, nachdem Jahre großer Störung des Dienstes und erheblicher Beschwerden und Leiden für den Kranken vorausgegangen sind. Die fortschreitend wachsende Erfahrung unserer Ärzte auf diesem Gebiet wird es uns aber anderseits immer mehr ermöglichen, die Krankheit rechtzeitig in ihrer ernsten Bedeutung zu würdigen, in weniger schweren Fällen durch geeignete ärztliche Maßnahmen Heilerfolge zu erzielen und diese Fälle von denjenigen abzusondern, die ein fortschreitendes ernstliches Leiden darstellen, das sich mit den Aufgaben des Marinedienstes nicht mehr vereinigen läßt. Gerade die rechtzeitige Erkenntnis dieser Fälle ist von großem Nutzen, um uns im Kriege vor großen Überraschungen zu bewahren.

Eine zweite Frage wäre die, ob es möglich ist, an den als Krankheitsursachen nahmhaft gemachten Schädlichkeiten etwas zu ändern. Den zahlreichen, verschiedenartigen wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und häuslichen Mißständen, denen, wie wir gesagt, zu einem erheblichen Teil ein Einfluß auf die Entstehungen zukommen mag, werden wir aus naheliegenden Gründen durch dienstliche Maßnahmen in den seltensten Fällen nähertreten können. Immerhin ist es gut, wenn dem Arzt und dem Vorgesetzten auch diese Verhältnisse bekannt sind. Vielleicht gibt es hier und da einzelne Fälle, in denen sich Nutzen und Wandel schaffen läßt. Auch der durch den Alkoholismus bedingten Schädigung unserer Wehrkraft stehen wir nicht mehr gleichgültig gegenüber, wie schon erwähnt, sondern suchen darauf hinzuwirken, die Schäden aufzudecken und zu heilen. Am wichtigsten aber ist vielleicht die Frage, die sich zunächst aufdrängen muß, ob und wie man den eigentlichen dienstlichen Schädlichkeiten entgegenwirken kann.

Digitized by Google

Und da muß man sich noch einmal die Gesamtheit der Schädlichkeiten vor Augen führen, die in der Marine als solche Ursachen vorkommen oder vorkommen können. Man wird sich diese Schädlichkeiten einteilen können, in unvermeidbare und in vermeidbare. Das Knallen der Geschütze und die Erschütterung des Schiffes durch die Maschine, der Seegang, die Hitze zwischen den Wendekreisen und die Winterstürme in der Nordsee, die Kriegswachen und die Übungsfahrten, das sind Umstände, die zwar mancher Gesundheit schon geschadet haben und noch schaden, die aber nicht zu vermeiden sind. Das gehört zu unserem Beruf.

Andere Schädlichkeiten, schlechte und nicht ausreichende Verpflegung, ungenügende Ruhepausen, mangelhafte Erholung, Überlastung mit Arbeiten, dauernde Überanstrengung durch den Übungsdienst, das sind Schädlichkeiten, die sich vermeiden lassen. Ich habe die Uberzeugung gewonnen, daß seit Jahren in der Marine alles geschieht, um dieser Forderung Rechnung zu tragen, daß besonders alles getan wird, um die Gesundheit zu fördern und die Mannschaften nicht zu erschöpfen, sie unwirtschaftlich auszunutzen, sondern sie wirklich zu einem höchsten Grad von Leistungsfähigkeit zu bringen, und daß jede Verbesserung, jeder Ratschlag, den der Arzt in dieser Hinsicht nur vorbringen kann, stets dankbar und gern angenommen, geprüft und verwirklicht wird.

Es liegt in dem ungeheuren Fortschritt, den der Kriegschiffsbau in den letzten 10 bis 20 Jahren gemacht hat, daß auch den Forderungen der Gesundheitspflege an Bord, wie allen anderen Forderungen in einer Weise Rechnung getragen ist, daß auf manchen Gebieten schon heutzutage Zustände geschaffen sind, die im allgemeinen kaum noch einer Verbesserung zugänglich sind. Dadurch ist eine völlige Umwandlung in den ganzen Lebensverhältnissen an Bord zustande gekommen, die so außerordentlich ist, daß seine gute Wirkung unmöglich ausbleiben konnte. Man denke an die Unterbringung auf einem großen neuen Schiff. Es ist wohl kaum möglich, ärztlicherseits irgendwelche begründete Bedenken dagegen vorzubringen. Durch Einbau künstlicher Lüftungseinrichtungen ist es möglich, in allen Wohnräumen eine völlig reine Luft zu schaffen, die für die Gesundheit keine Gefahren mit sich bringt; es ist sogar berechnet, daß sich durch die Einrichtung viel mehr frische Luft zuführen läßt, als unbedingt notwendig ist. Künstliche Beleuchtung und Heizung sorgen dafür, die Räume wohnlich und behaglich zu gestalten, so daß das Schiff dem Manne auch außer Dienst als der gegebene Aufenthaltsort, als sein Heim erscheint und lieb ist.

Die Verpflegung unserer Mannschaften an Bord unserer Schiffe ist unbedingt gut und einwandfrei und entspricht allen ärztlichen Anforderungen. Ich habe, so oft ich nur konnte, die Gelegenheit benutzt, Nährwertberechnungen über die Mannschaftsverpflegung aufzustellen, und immer wieder gefunden, daß die gebotene Menge an Nährstoffen bei zweckmäßiger Zusammensetzung ausreicht, manchmal sogar über das hinausgeht, was nach wissenschaftlichen Erfahrungen als Durchschnittsmaß an notwendigen Nährstoffen verlangt wird. Die Zubereitung ist ohne Ausnahme so schmackhaft und so abwechslungsreich, daß sie selbst verwöhnteren Ansprüchen vollauf genügen könnte und daß sie dem Bestreben Rechnung trägt, unsere Leute nicht nur gerade genügend zu ernähren, sondern ihnen auch die Kraft zu besonderen Leistungen zu geben. Ich glaube, daß sich im allgemeinen jeder vor den gutgesinnten und rechtlich urteilenden Kameraden lächerlich macht, der mit Klagen über das Essen kommt; und er wird selten

Digitized by Google

ernsthaft zu nehmende Leute finden, die seinen Klagen beitreten. Wenn man eine Klage über das Essen hört, werden fast immer gänzlich unbegründete Wünsche von Leuten vorgebracht, die der guten Verpflegung an Bord unserer Kriegschiffe als etwas gänzlich Fremdartigem gegenüberstehen, für dessen Würdigung ihnen die richtige Erfahrung fehlt.

Für die Erholung vom Dienst, der gewiß oft große und ungewöhnliche Anstrengungen und Anspannung aller Kräfte erfordert, wird in großzügiger Weise Sorge getragen. Man hat überall eingesehen, daß für den Durchschnittsmenschen Abwechslung zwischen Arbeit und Erholung eine Forderung ist, die man nicht ohne Schaden für die Gesamtleistung übersehen darf. Ausflüge, Spiele der Mannschaft tragen zu ihrer Unterhaltung und damit zur Erhaltung gesunder Nerven und eines frischen, frohen Geistes unter der Besatzung bei, der für den Erfolg im Ernstfall von großer Wichtigkeit ist. Klarer Blick, schnelle Entschlußfähigkeit, frisches Zugreifen, Vertrauen auf das eigne Können, das Gefühl der Zusammengehörigkeit und des Zusammenarbeitens zu einem gemeinsamen Zweck, das sind Eigenschaften, die im Spiel gepflegt und entwickelt werden und die ohne weiteres dem Dienst zugute kommen müssen.

Auch für die älteren Unteroffiziere ist damit eine gewisse Erholung verbunden, wenn nach den Arbeits- und Übungstagen bestimmte Erholungs- und Ruhetage eingeschoben werden. Aber im allgemeinen muß man doch sagen, kommen diese Maßregeln zur Erholung und Abwechslung in erster Reihe den Mannschaften zugute; viel weniger den Unteroffizieren und namentlich den älteren Unteroffizieren und den Offizieren. Das ist bedenklich, denn gerade für diese ist eine wirkliche, vollkommene Ausspannung ein dringendes Erfordernis, vielleicht noch notwendiger als für die jungen, nur ganz vorübergehend der Marine angehörigen Mannschaften. Die hohe Verantwortung, die mit den meisten Dienstzweigen verbunden ist, die unumgänglich notwendige, dauernde Instandhaltung aller Einrichtungen auf der Höhe der kriegsmäßigen Gebrauchsfähigkeit bringen es mit sich, daß überall die älteren, fachmännisch ausgebildeten Unteroffiziere und auch die Offiziere ständig die Ausübung auch des scheinbar unwichtigen und oft eintönigen Dienstes leiten und beaufsichtigen müssen. Das bedeutet für diese Kreise von Berufssoldaten eine ununterbrochene, verantwortungsvolle und aufreibende Tätigkeit; und so sehr es wünschenswert wäre, auch darin eine Änderung, wie sie gesundheitlichen Anforderungen entsprechen würde, eintreten zu lassen, so ist das doch wohl ein Zustand, in dem sich kaum ein gründlicher Wandel schaffen lassen wird; man sieht wenigstens sehr schwer schon für die einfache Überlegung einen Weg dazu. Man muß sich damit trösten, daß unser Beruf größere Anforderungen stellt als andere, und darum vielleicht auch mehr Menschen verbraucht als andere. Die einzige Abänderung, an die man denken könnte, wäre, neben weitgehender Sonderausbildung länger dienender Leute, die aber auch eine mißliche Sache ist, eine Vermehrung der Stellen, die für den einzelnen eine öftere Erholung erlauben würde. Ob diese Änderung durchführbar ist, das zu entscheiden kann nicht Aufgabe dieser Erörterung sein. Vielleicht ist es möglich, das unverkennbar schon vorhandene Bestreben, Abwechslung zwischen Dienst und Ruhepausen zu schaffen, so in die Tat umzusetzen, daß sich von Zeit zu Zeit eine wirkliche Erholung und völlige Ausspannung vor allem auch für die Berufssoldaten ergibt, die in diesen Ruhepausen immer wieder neue Kräfte sammeln müssen für den anstrengenden Alltagsdienst, für die Zeiten ungewöhnlicher Anforderungen.

Digitized by Google

Schließlich ist ja das auch wieder das Große und Begeisternde für uns alle in der Marine, daß man uns Aufgaben stellt, die wir selbständig und unter eigner Verantwortung zu lösen haben. Und zweifellos liegt darin ein Ansporn ohnegleichen. Das ist auch die Grundlage aller großen Leistungen, und darum opfert sich ein jeder gern auf dafür. Es ist ein uralter Zug des echten Ariertums, das rückhaltlose Einsetzen des eignen Ichs, von Gut und Blut, für die als richtig erkannten großen Ziele und Hoffnungen seines Volks. Diese frohe Begeisterung für große, schwierige Aufgaben, die Freude am glücklich vollbrachten Werk, das ist wohl ein Gegengewicht, das vielmals die Neurasthenie aufwiegt, die auf der anderen Seite mit Notwendigkeit bei schwachen Menschen ausgelöst werden muß.

Wie wir im Frieden schon ständig auf der Hut sein müssen und sind, um uns vor den schädlichen, störenden Einwirkungen der Nervenkrankheiten möglichst zu schützen, so wird es in Kriegszeiten für die Flottenleitung und die Schiffsleitungen eine schwere und wichtige Aufgabe sein, Sorge dafür zu tragen, daß die Erschöpfung der Nerven bei der Besatzung möglichst weit hinausgeschoben wird, nur möglichst wenig sich ungünstig bemerkbar machen kann und daß ihr womöglich entgegengearbeitet wird durch Veranstaltungen, die geeignet sind, einen gesunden Geist unter den Mannschaften zu unterhalten. Der japanische Flottenarzt hat berichtet, wie sich im Kriege das Leben auf den Kriegschiffen noch ungleich viel härter und namentlich einförmiger gestaltet als im Frieden. Und das ist sehr leicht begreiflich. Es gibt viel mehr Dienst; das Leben wechselt Tag für Tag ohne Unterbrechung zwischen Kriegswache, wenig Schlaf und mangelhaftem Essen; die Spannung hört niemals auf. Kleine Mittel genügten oft, um den Geist frisch und froh zu erhalten. Die Mannschaften wurden angehalten, ihre Soldatenlieder zu singen, wo es nur möglich war; Zeitungen aus der Heimat schafften Abwechslung. Auch die Liebesgaben, die reichlich nachflossen, zeigten den Matrosen, daß in der Heimat an sie gedacht wurde und hob ihre Begeisterung für ihr Vaterland. Ringspiele und Wettkämpfe wurden erlaubt und begünstigt. Vielleicht finden sich noch eine Reihe von Kleinigkeiten, die das Gemüt oft so leicht im günstigen Sinne beeinflussen. Der Vorgesetzte, der seine Leute kennt, wird leicht mit kleinen Mitteln große Erfolge erzielen. Es ist der Geist, der sich den Körper baut.

Es wäre nun wohl berechtigt, die Frage aufzuwerfen, ob denn unter den in den letzten Jahren scheinbar so günstig gestalteten Verhältnissen in unserer Marine nicht wenigstens ein Rückgang der Erkrankungen zu verzeichnen ist. Diese Frage kann nicht ohne weiteres bejaht werden, wie man vielleicht erwarten könnte. Zahlenmäßig nach den jährlichen Gesundheitsberichten der Marine hat es sogar den Anschein, als ob von Jahr zu Jahr eine zunehmende Häufigkeit der Erkrankung zu verzeichnen wäre. Aber das ist wohl nur scheinbar, und gewiß bringen die Zahlen ganz andere Verhältnisse zum Ausdruck. Es könnte vor allem der zunehmenden Erfahrung unserer Marineärzte und ihrer wachsenden Aufmerksamkeit auf diese Verhältnisse zuzuschreiben sein. Weiter wird die Zahl erhöht durch die große Zahl von Krankheiten, die früher anders aufgefaßt wurden, als örtliche Leiden von Magen, Herz, Leber, und die jetzt der Neurasthenie zugerechnet werden. So müssen wir sagen, daß wir über die Zu- oder Abnahme der Neurasthenie zur Zeit nichts Genaues und Abschließendes sagen können, daß aber jedenfalls keine Gründe vorliegen oder ungehindert einwirken können,

Digitized by Google

die eine stetig fortschreitende Zunahme der Neurasthenie in der Marine mit Notwendigkeit bedingen müßten.

Darum kann man auch getrost der Frage nähertreten, die sich vielleicht jedem schon aufgedrängt hat, der seine Aufmerksamkeit auf die hier berührten Tatsachen richtet und dafür mit verantwortlich ist, der Frage, ob die scheinbare Zunahme des Leidens in der Marine dazu angetan ist, Anlaß zu Besorgnissen zu geben, insofern, als sie vielleicht geeignet wäre, die Schlagfertigkeit der Marine in Frage zu stellen oder auch nur zu beeinträchtigen. Ich glaube ganz bestimmt, und die Ansicht wird vielleicht jeder teilen, der bei unseren Übungen unsere Offiziere und Leute aufmerksam beobachtet hat und der den Geist kennt, der unter ihnen herrscht, daß zu solchen Besorgnissen irgend ein Grund nicht vorliegt. Im Gegenteil, die Anforderungen, die in der Marine an die Leistungsfähigkeit der Nerven gestellt werden und denen der Durchschnitt zweifellos genügt, und zwar leicht genügt, denn sonst könnten wir sie überhaupt nicht stellen, sind so groß, daß man staunt, zu welchen Leistungen der Mensch fähig ist, und daß der Arzt uneingeschränkt zugeben muß, daß die Gesamtheit der geleisteten Nervenkraft eine ungewöhnliche ist. Allein dadurch findet gewissermaßen fortwährend eine Aussonderung der nicht genügend Gefestigten statt, und wenn wir Kranke ausscheiden und vielleicht sogar in langsam steigender Zahl ausscheiden, so darf man darin nur das Bestreben erblicken, das Durchschnittsmaß auf eine den außerordentlichen Ansprüchen der Marine entsprechende Höhe zu bringen und da zu erhalten.

Zusammenfassend kann man ungefähr Folgendes sagen. Nervengesunde Männer sind die erste Vorbedingung für den Erfolg einer jeden Flotte im Seekrieg. In unserer Marine ist das klar erkannt und alles was möglich ist geschieht, um den Schädigungen durch kranke Leute entgegenzutreten und uns gesunde Menschen für den Ernstfall zu sichern. Wenn auch zahlenmäßig eine Zunahme der Fälle von Geistes- und Nervenkrankheiten in den letzten Jahren nachweisbar ist, so ist es doch falsch, daraus auf einen bedenklichen Gesundheitszustand zu schließen. Der Durchschnitt unserer Besatzungen ist den außerordentlich hohen Ansprüchen, die das Marineleben stellt und stellen muß, durchaus gewachsen und verspricht auch für den Ernstfall das zu leisten, was gesunde Männer leisten können. Unsere Ärzte müssen die Kranken ausscheiden und für einen möglichst gesunden Ersatz Sorge tragen; vorläufig haben die Nervenkrankheiten eigentlich nur für den Nervenarzt Bedeutung.

Eine Gefahr besteht nicht. Gefährlich können die Nervenkrankheiten nur müden Völkern werden, Völkern, die keinen Ersatz mehr stellen können für den Ausfall. Deutschland ist nicht müde und matt. Seine Kraft ist ungebrochen und unerschüttert, und ewig jugendfrisch, solange das Volkstum in seinem innersten Mark gesund ist und als Heiligstes den Glauben an sein eigenes Können in sich trägt.

H.

Digitized by Google

Berechtigung und Notwendigkeit einer starken Abstinenzbewegung in der Kaiserlichen Marine.

I.

Die alkoholgegnerische Bewegung in der Kaiserlichen Marine hat sich, dem Zuge und den Forderungen der Zeit entsprechend, immer entschiedener zu einer Abstinenzbewegung entwickelt.

Über das Wesen und die Ziele dieser Bewegung sind jedoch im allgemeinen noch so viele Irrtümer verbreitet und die Kenntnis selbst der fundamentalsten einschlägigen Tatsachen ist bei uns in allen Kreisen noch so gering, daß es schon längere Zeit ein allseitiger Wunsch der abstinenten Offiziere und Mannschaften der Kaiserlichen Marine war, die Alkoholfrage an sich und die Berechtigung und Notwendigkeit der jetzigen Abstinenzbewegung etwas eingehender erörtert zu sehen.[1])

Es dürfte sich eine neue und eingehendere Darstellung der Dinge schon deshalb als nötig erwiesen haben, weil in dem Sturmschrittempo unserer modernen Zeit das Wesen und die Ziele der modernen Alkoholfrage sich im Sinne neuer Ideen und Forschungen etwas geändert haben.

Abstinenzbewegung — das ist die Summe aller Anstrengungen, welche die Kulturvölker machen, um die als drückend und gefährlich erkannte Fessel der Alkohol-Trinksitte durch das Beispiel individueller Abstinenz, durch Organisationen, durch Aufklärung in Schrift und Rede sowie durch Schaffung geeigneter Gesetze (Schulunterricht und Gemeindebestimmungsrecht) allmählich zu lösen und endlich ganz abzuschütteln.

Über die Berechtigung der Abstinenzbewegung besteht bei vorurteilslosen Kennern der einschlägigen Verhältnisse heutzutage kaum ein Zweifel mehr.

Die ethische Berechtigung der Abstinenzbewegung leitet sich her aus der Sehnsucht des über sein Verhältnis zur Welt reflektierenden Kulturmenschen, sein Leben als klares, zusammenhängendes Ganzes zu begreifen und Vergangenheit und Zukunft nicht durch künstliche Isolierung der Gegenwart, durch ein sich abschließendes Behagen am heute, wie es der Trinkkult mit sich bringt, auseinanderzureißen.[2])

Diese Berechtigung leitet sich ferner her aus der vornehmen Pflicht, den Funken innerer Freiheit, der in jedem Menschen schlummert, das Ich, das Wertvollste, die Persönlichkeit, keinen Augenblick zu verleugnen und aufzugeben oder ganz zu verlieren, die Unerschütterlichkeit des inneren Menschen gegenüber Glück und Unglück,[3])

---

[1]) Dieser Aufsatz hat zwei schon früher in der „Marine-Rundschau" erschienene Aufsätze zur Voraussetzung:

1901, v. M.: „Die Alkoholfrage in der deutschen Marine." Hier ist die Berechtigung und die Notwendigkeit eines Vorgehens im allgemeinen gegen Alkoholismus und herkömmliche Trinksitte in der Marine bereits grundlegend erörtert. Auch ist bereits die Totalabstinenz als wirksamstes Mittel gegen Alkoholismus und Trinksitte bezeichnet.

1906, Gl.: „Über Mittel zur Lösung der Alkoholfrage in der Marine." Eine mustergültige, übersichtliche Zusammenstellung aller der Mittel und Maßnahmen, welche die alkoholgegnerische Bewegung zu fördern imstande sind. (17. Jahrg., Heft 2, S. 203 und 204.)

[2]) Vgl. Bartning: „Was haben die Abstinenten den Gebildeten zu sagen?" — Eine treffliche ethische Begründung der Abstinenzforderung.

[3]) Vgl. Shakespeares Hamlet III. 2. (Charakterisierung Horatios).

Digitized by Google

die Kraft zum Widerstand gegen des Lebens andrängende Mühsal sich dauernd zu bewahren.[1])

Was hier für das Individuum gilt, hat zugleich Geltung für die ganze Menschheit.

Die Enthaltsamkeit ist „gut" im tiefsten Sinne.

Auch der strengsten ethischen Prüfung stellt sich das Wesen der Abstinenzbewegung so dar, daß sie dem ehernen Wort des Kantschen Sittengesetzes Genüge tut: daß nämlich die Maxime ihres Wollens Norm sein dürfen einer allgemeinen Gesetzgebung.

Die praktische Berechtigung der Abstinenzbewegung ist noch offensichtlicher und deutlicher darlegbar als die ethische.

Wir verweisen wegen Mangel an Raum nur auf die grundlegenden Ausführungen und Statistiken der bereits stark angewachsenen Antialkohol-Literatur, in der Namen wie Forel, v. Bunge, Gaule, Kraepelin, Gruber und Laitinen vertreten sind.[2])

Die Verheerungen des Alkohols in Volksgesundheit, Wohlstand und Familienglück sind zu oft geschildert und bewiesen, sind auch für alle, die Interesse dafür haben, zu deutlich bemerkbar, als daß wir an dieser Stelle schildernd und anklagend darauf einzugehen brauchten.

Die Summe von dauernden Schädigungen eines Volkskörpers kann nun erfahrungsgemäß niemals durch die Halbheit einer Mäßigkeitsbewegung irgendwie erheblich verringert werden.[3]) Aus der großen Schar der „Mäßigen" wird sich immer wieder die Schar der eigentlich Trunksüchtigen bilden mit ihrer sozial so verderblichen Ausstreuung von Verbrechen, Vergehen, Verarmung, Keimschädigung und was immer gleich einem furchtbaren Kometenschweif hinter der Lebensbahn eines Trinkers herzieht.

Mäßigkeitsvereine bestanden in den germanischen Ländern lange vor Beginn der eigentlichen konsequenten Abstinenzbewegung, und sie haben nicht vermocht, die jetzige Überflutung der Kulturwelt mit Erzeugnissen der Alkoholindustrie als eine Folge der höchstgesteigerten Technik und Verkehrsmöglichkeit zu verhüten.

Gegenüber dem Mißerfolg jeder Mäßigkeitsbewegung betrachte man die augenfälligen Erfolge einer Anzahl von Staaten in Nordamerika mit radikalster Abstinenz-Gesetzgebung. Maine, Georgia, Oklahama, Kansas, Alabama, Mississippi, Tennessee,

---

[1]) Des Lebens nervöse Unraft, der Wirbelstrom der Alltäglichkeit erfaßt bekanntlich mit doppelter Schonungslosigkeit den Unfreien, dessen nachgiebiger Hand der Rauschtrank das Lebenssteuer einmal für kurze Zeit entwunden hat, die beiden Lichter „Woher und Wohin" auslöschend im augenblicklichen Behagen. Daher auch die kranke Sehnsucht nach dem nächsten Sichselbstverlieren, dem nächsten abendlichen Sorgenbrechen. — Erholung vermag der Schlaf, Anregung edle Kunst zu bringen.

[2]) Siehe Schriftenverzeichnis des Verlags von Deutschlands Großloge II. des J. O. G. T., Hamburg 20, Eppendorferlandstraße 39. —

Am besten und schnellsten führt das kleine klassische Schriftchen von v. Bunge „Die Alkoholfrage" ein.

[3]) Die Mäßigkeitsbestrebungen bekämpfen den Mißbrauch geistiger Getränke durch Aufklärung über die Schäden des Unmaßes.

Digitized by Google

North Dacota, North Carolina haben bereits durch Mehrheitsbeschluß das vollständige Verbot des Verkaufs und der Produktion alkoholischer Getränke durchgesetzt, während in einer Anzahl nordamerikanischer Städte und Gemeinden, die die „Lokal-Option" (Gemeindebestimmungsrecht) eingeführt haben, überall die Partei der „Prohibitionisten" im Wachsen ist.[1])

Man lerne ferner aus den einschlägigen Statistiken und Berichten die segensreichen Folgen der stark angewachsenen Abstinenzbewegung in Finnland, Schweden und Norwegen kennen.

Nur eine konsequente Abstinenzbewegung vermag derartige praktische Erfolge zu zeitigen, niemals eine Mäßigkeitsbewegung. Es liegt ja in der eigensten Natur des Alkohols als eines Narkotikums, dauernd zum Überschreiten der (subjektiv sehr variablen) Mäßigkeitsgrenze zu verleiten; diese Eigenschaft teilt er z. B. mit dem Morphium. Während „Trinker" abschreckend wirken, reizt und verführt die „Mäßigkeit" der Willensstarken die große Menge der Schwächeren immer wieder zur Unmäßigkeit, so daß, wie v. Bunge einmal sagt, „die Mäßigen die Verführer sind", die das ganze Alkoholelend nähren und weiterführen, trotz aller Belehrung und Aufklärung durch Schrift und Wort.

Deshalb hat auch gerade und allein die Abstinenz[2]) in allen Ländern so gewaltige Fortschritte gemacht. Wir sehen besonders die germanischen Völker drauf und dran, sich des Kulturgiftes Alkohol zu entledigen.[3]) Amerika zählt bereits etwa 15 Millionen organisierte Abstinente, die beiden kleinen Länder Schweden und Norwegen zählen 600 000 erwachsene Abstinente. In Großbritannien beträgt nach Forel die Zahl der erwachsenen Abstinenten etwa 5 Millionen.[4])

---

[1]) Von Zeit zu Zeit erscheinen (zum Teil recht witzige und geschickte, meist aber plumpe) Tendenzartikel des internationalen Alkoholkapitals in der deutschen Presse, wie z. B. kürzlich einer über angebliche Zunahme des Alkoholkonsums in Nordamerika, der in diesem Falle bald als Lanzierung der „Continental-Bodega-Compagnie" (!) entlarvt wurde. Auf derselben Höhe stehen die (wohl ebenfalls auf solche Weise in Umlauf gebrachten) Bierwitze von der amerikanischen „Literhose", den „doppelten Wänden" der amerikanischen Häuser und von ähnlichen Dingen und Vorkommnissen, die alle auf heimlichen Suff in den Prohibitionsstaaten und unausrottbares Alkohol- oder Narkosebedürfnis des Menschen schließen lassen sollen. — Selbstverständlich sind die Prohibitionsgesetze nicht allmächtig, und heimliche Übertretungen kommen (wie bei jedem Gesetz) vor. Deshalb darf maßgebend nur die amtliche Statistik sein, die einen Überblick gewährt über die Gesamtwirkung der betreffenden Gesetze. Und die lehrt z. B., daß die Zahl der Verhaftungen teilweise sogar auf weniger als die Hälfte bis ein Drittel gegenüber der „Lizenzzeit" sank. — Man lese doch in Hoppes „Tatsachen über den Alkohol" die betreffenden Zusammenstellungen und die Gegenüberstellung der Städte mit und ohne Lokal-Option (0 Gefangene gegenüber 77, 47 öffentlich Unterstützte gegenüber 624 u. s. f.). Man betrachte auch besonders das starke Ansteigen der Sparkassenguthaben!

[2]) Das englische »Temperance« bedeutet dasselbe. In einem Temperance-Hotel wird kein Alkohol verausgabt, eine Temperance-Society ist ein Abstinenzverein, ein Temperance-Hospital ist ein Krankenhaus ohne interne Alkoholtherapie usw.

[3]) Vgl. van der Smissen: „Der Alkohol und die Zukunft unserer Rasse". In dieser guten kleinen Schrift ist die Alkoholfrage aus der Vogelperspektive des weitschauenden Rassehygienikers betrachtet.

[4]) In England ist der ebenfalls total enthaltsame Orden der Rechabites noch stärker als der weitverbreitete Guttempler-Orden. Praktisch wertvoll sind dessen Versicherungen und sonstigen Wohlfahrtseinrichtungen, die aber lediglich auf englische Zustände zugeschnitten sind.

Digitized by Google

In Deutschland haben wir bereits 120 000 organisierte Abstinenten und im ganzen etwa 200 000 (ohne die Jugendlichen unter 18 Jahren).

Der Guttempler-Orden, die bedeutendste Abstinenzorganisation zählt in Schweden 205 510 Mitglieder. In Deutschland gibt es bereits 45 000 erwachsene und 16 000 jugendliche Ordensmitglieder. Der Orden zählte:

im Jahre	1890	386	erwachsene Mitglieder
" "	1900	9237	" "
" "	1909	40053	" "

Ein erstaunlich schnelles Anwachsen!

Allein schon die starke Ausbreitung des Abstinenzgedankens beweist, daß er einer Forderung des Zeitgeistes entspricht und läßt einen Schluß zu auf die hohe praktische Berechtigung der Bewegung. Diese entspringt eben aus der Notwehr der Kulturnationen gegenüber einem schleichenden, erbarmungslosen inneren Feind.

Wir sehen durch die Weltgeschichte ein grausames Schicksal gehen: War je eine Kulturnation auf ihrer Höhe angelangt, so trat jedesmal auch stärkerer und allgemeiner Alkoholgenuß auf, die Wehrkraft sank, und ein stärkerer Nachbar trat als Sieger das Erbe des Erschlafften an, bis später auch ihn das Schicksal ereilte. Immer erscheint wie ein Gespenst der Alkoholismus auf der Höhe einer Kultur und stempelt sie zur Verfallskultur. Babylonier, Perser, Griechen, Römer, Germanen reichen sich so die Hände. Ob der Alkoholismus jedesmal mehr Ursache oder mehr Begleiterscheinung war, ist meines Erachtens dahin zu beantworten, daß die Tatsachen der nationalökonomischen und rassehygienischen Wirkungen des Alkohols ihn als eine der Ursachen kulturellen Verfalls erscheinen lassen.

Beschränken wir uns nun, dem gestellten Thema folgend, auf die Schäden des Alkohols, die auf militärischem Gebiet liegen. Darüber liegen schon recht eindringlich redende geschichtliche Erfahrungen vor. (Daß das betreffende Tatsachenmaterial nicht noch viel größer ist, kommt daher, daß infolge der Jugend der eigentlichen Alkoholfrage noch kein Gelehrter die Spur des Alkohols in der Weltgeschichte vom kulturgeschichtlichen, politischen und militärischen Standpunkt aus genauer verfolgt hat.)

Da sehen wir Hannibals kleine sehnige Kriegergestalt unmutig und voll schlimmer Ahnungen durch Capuas nächtliche Straßen reiten, während aus Zelten und lampenhellen Schänken der Lärm phönikisch-italischer Weinorgien dringt.

Wir sehen stolze kriegerische Germanenstämme, die Vandalen, Goten und Langobarden im italischen Weine Wehrkraft und Ehre ersäufen und ihre stolzen, wanderfrohen Flügel versengen an der Flamme römischer Verfallskultur.

Wir sehen, wie nach Amerikas Entdeckung mehr als die Feuerrohre der Weißen ihr Feuerwasser starke, streitbare Völker, die Helden Cooperscher Romane, in kurzer Zeit zu degeneriertem und kläglichem Gesindel machte, zurückgedrängt in Territorien und verwüstet durch Krankheiten.

Wir lesen, daß unter Kaiser Maximilian II. der Alkohol dem Heerführer Sorgen bereitete und daß auf Trunkenheit vor dem Feind der Tod stand.[1])

[1]) Stabsarzt Dr. E. Stier: „Die akute Trunkenheit und ihre strafrechtliche Begutachtung".

Digitized by Google

Wir vernehmen, daß auch der Große Kurfürst nach seinem Kriegsrecht jeden mit dem Tode bestrafte, der sich auf Schildwacht betrank.[1])

Wir sehen die Armee Karls XII. (von Schweden) in Winterkälte durch den Schnaps nahezu aufgerieben.

Wir lesen von den warnenden Berichten des Kriegschirurgus Napoleons I., des wackeren Larrey, und hören, wie er die großen Vorzüge der islamitischen Nüchternheit preist.[2])

Wir kennen die unglücklichen Versuche des leitenden Generals der Potomac-Armee im amerikanischen Sezessionskrieg (1862) mit Whisky-Portionen für die Truppen bei naßkalter Witterung (2×75 g täglich).

Wir lesen dann, daß Frank Hamilton, ein höherer Militärarzt dieser Armee, in bezug hierauf berichtet: „Es ist dringend zu wünschen, daß solche Experimente nicht mehr wiederholt werden. Wir sind durch Erfahrung und Beobachtung zu der sicheren Überzeugung gelangt, daß der gewöhnliche Gebrauch von Alkohol bei gesunden Personen unter keinen Umständen nützlich ist. Wir machen keine Ausnahme bei Kälte, Hitze, Regen oder selbst bei früheren Trinkern, sobald sie Soldaten sind."

Nach den Berichten über die englischen Kolonialkriege (J. Hall über den Kaffernkrieg und Krimkrieg, General Wolseley über den Aschantikrieg, Sir Evelyn Wood über den Krimkrieg und den indischen Aufstand) zeigten sich durchweg die abstinenten Soldaten leistungsfähiger, gesünder und frischer als die anderen, so daß der Alkohol aus der Verpflegung gestrichen wurde.

Wir wissen, daß es eine der ersten Regierungshandlungen und Heeresreformen unseres späteren Kaisers Wilhelm I. war, daß er am 13. Februar 1862 die Kabinettsordre erließ: „Bei der Verpflegung meiner Armee soll fernerhin an Stelle der Branntweinportion der Kaffee treten."

Welchen Ruck nach vorwärts diese ruhmvolle Tat der Wehrkraft der Armee des späteren siegreichen Kaisers gegeben hat, das kann nur ermessen, wem die Alkoholfrage in ihrer ganzen tiefen Bedeutung und wem die Zusammenhänge zwischen Alkohol und Wehrkraft klar geworden sind.

Ferner wissen wir auch, daß die russische Armee und Marine die Schnapsportion noch beibehalten haben.

Charakteristisch für den Alkoholkonsum der Russen ist, daß in der psychiatrischen Abteilung des russischen I. Feldlazaretts in Charbin unter den 400 Psychosen, die vom 20. April bis 15. Dezember 1904 aufgenommen wurden, 90 reine Alkohol-Psychosen sich befanden! (Borischpolski nach Stier.)

Obwohl der Mongole zum Trunk bei weitem nicht so neigt wie der Slawe, macht sich nach dem russischen Kriege in Japan schon ein stärkeres Aufkommen der Alkoholindustrie (Brauereien, Brennereien und etwas Weinhandel) bemerkbar. Wieder ein Beispiel, wie nach einem siegreichen Krieg, nach dem Kontakt mit einer besonderen „Kultur" eine Art Infektion mit deren Kulturgiften stattfindet.

---

[1]) Stabsarzt Dr. E. Stier: „Die akute Trunkenheit und ihre strafrechtliche Begutachtung".

[2]) Rélation historique et chirurgicale de l'armée d'Orient (nach Matthaei).

Digitized by Google

Betrachten wir nach dem kurzen geschichtlichen Rückblick die militärischen Alkoholschäden in concreto:

Der Alkohol ist ein Feind der Disziplin,

eine Binsenwahrheit bei all der Wucht ihrer militärischen Bedeutung. Ihrer Wichtigkeit halber muß jedoch kurz darauf eingegangen werden.

Seit den Forschungen des Schweizer Botanikers Overton wissen wir, daß während die Zellwände sonst die Fähigkeit haben, das Eindringen von Giften bis zu einem gewissen Grade zu verhindern, die narkotischen Gifte (z. B. Alkohol, Chloroform, Äther) die Zellmembranen fast widerstandslos durchdringen, um ihre protoplasmafeindliche Wirkung auszuüben. Weiter fand Overton, daß Zellen mit komplizierter Struktur dem Diffusionsstrom des Alkohols eher und schneller erliegen, als die den gleichen Verhältnissen ausgesetzten minder fein organisierten Zellen.

Diese Entdeckung wirft helles Licht auf die Frage, weshalb der Alkohol gerade die feinen Ganglienzellen der Großhirnrinde, den Sitz der Vorstellungen, Wahrnehmungen, Gefühle, der Phantasie und des Willens zu allererst angreift, weshalb daher das Narkotikum, noch ehe die leichtesten körperlichen Störungen auftreten, schon den Charakter, das Temperament merkbar zu ändern, das Urteil zu verflachen, das ethische Niveau herabzuschrauben vermag. Dabei ist interessant zu bemerken, daß der Mensch durch die schrittweise Trübung seiner introspektiven seelischen Vorgänge sich geistig gefördert glaubt.[1])

Um den Alkohol als den stärksten Feind jeglicher Disziplin kennzeichnen zu können, brauchen wir nur eine der seelenverändernden Wirkungen herauszugreifen, nämlich die Erleichterung der motorischen Reaktionen[2]): Ererbte und anerzogene Hemmungen fallen weg. Es findet eine Art Reflexdenken statt.[3]) Das gesteigerte Kraftgefühl drängt zur Entladung. „Es lösen sich alle Bande frommer Scheu." Unüberlegte, törichte Worte und Handlungen, impulsive, folgenschwere Entschlüsse und Gewalttätigkeiten sind die nächste Folge. Und die Aussicht auf die weiteren Folgen verhüllt die getrübte Kritik. Handelt es sich nun um mehrere Personen, so entstehen unter der analogen Wirkung des gemeinsamen berauschenden Mediums kleine geistige Epidemien. Es bedarf nur des suggerierenden Anstoßes durch eine irgendwie markante Persönlichkeit, um den Brand auflodern zu lassen.

Die Anwendung all des Gesagten auf militärische Verhältnisse ist leicht: Militärischer Aufruhr, Widersetzung, Beleidigung eines Vorgesetzten, tätlicher Angriff, Gehorsamsverweigerung, Beharren im Ungehorsam, sind alles Kinder der konfliktreichen nächtlichen „Straßendisziplin", der Vorstadtkneipe, des Nachturlaubs, der Sonnabend-Montagzeit, selten des noch so strengen Tagdienstes von Dienstag bis Samstagabend.

---

[1]) Vgl. die experimentellen Forschungsergebnisse von Exner, Kraepelin, Aschaffenburg und Fürer (in Hoppe „Die Tatsachen über den Alkohol").

[2]) Die anderen Folgen der akuten Alkoholwirkung sind nach Kraepelin: Erschwerung der Auffassung, Verlangsamung der assoziativen Vorgänge und qualitative Veränderungen der Assoziationen.

[3]) Vgl. Prof. Dr. Gaule: „Wie wirkt der Alkohol auf den Menschen?" Die kleine schöne Schrift des Schweizer Physiologen übermittelt in formell und inhaltlich höchst anregender Weise die psycho-physiologischen Fundamentaltatsachen der Alkoholwirkung.

Digitized by Google

Warum der Montag noch mitgerechnet ist? Einfach, weil die überzeugenden, exakten Rauschversuche Fürers eine geistige Beeinträchtigung als Nachwirkung des Rausches auf 24 bis 36 Stunden beweisen.[1])

Interessant ist festzustellen, daß im militärischen Dienst im allgemeinen hiermit, als mit einer Art notwendigen Übels gerechnet wird.

Werden Montags gern Besichtigungen abgehalten? Welcher Artillerie- oder Torpedooffizier verlegt wichtige Übungen gern auf den Montag?

Welcher Kompagniechef bei der Armee läßt Montags seine Leute um den Kaiserpreis schießen?[2])

Wir müssen nun auch bedenken, daß es sich meist um wenig gefestigte, jugendliche Personen handelt, in deren Lebensführung und militärische Karriere der Alkohol kriminalisierend eingreift. Je jünger das Gehirn, desto stärker die Wirkung.[3]) Und weil nun der militärische Dienst in der Regel größere Anforderungen an Willensstärke, Selbstbeherrschung und Selbstverleugnung stellt, als im allgemeinen das Zivilleben, für das jene Beobachtungen gelten, so nimmt es auch nicht wunder, wenn über die Hälfte aller schweren militärischen Vergehen (51,3 Prozent)[4]) unter und infolge der Alkoholwirkung begangen werden[5]), ja, daß die Disziplinarverhältnisse einer Truppe nahezu umgekehrt proportional sind dem Alkoholkonsum. Das hierauf sich beziehende kasuistische Material, das täglich durch die Hände unserer militärischen Justizbeamten und Gerichtsoffiziere geht, ist ungeheuer.[6]) Nur unter dem Eindruck dieser nie

---

[1]) Hier handelt es sich nicht einmal um Rausch im gewöhnlichen Sinn. Die Versuchspersonen bekamen etwa 80 bis 100 ccm Alkohol und schienen äußerlich und im landläufigen Sinne „nüchtern".

[2]) Versuche mit abstinenten und nichtabstinenten Schützen wurden meines Wissens beim Militär noch nicht abgehalten; dagegen wurden in Schweden von einem Offizier (Leutnant Bengt Boy) Versuche an Schützen mit Alkoholportion (34 bis 44 g) und ohne diese gemacht, die in jedem Falle und mit jeder Dosis die erhebliche Überlegenheit der nüchternen Schützen zeigten.

Versuche in der Schweiz führten zu demselben Resultat.

Bonne führt das mörderische, kaltblütige Feuer der Buren auf ihre notorische Nüchternheit zurück.

Ausgesprochene Alkoholiker können jedoch erst leidlich schießen, wenn der alkoholische Tremor und die Unruhe durch Alkohol beruhigt ist, doch läßt die Notwendigkeit des „Zielwassers" immer die Diagnose auf eine gewisse alkoholische Nervenzerrüttung zu.

[3]) Besonders empfindlich gegen Alkohol sind unter den Leuten die latenten Epileptiker, dann die sogenannten „Traumatiker" (d. h. Leute, die eine schwere Verletzung erlitten haben) und alle geistig Minderwertigen.

[4]) Vgl. v. M.: „Die Alkoholfrage in der deutschen Marine" („Marine-Rundschau", 1901).

[5]) Das sind aber nur die Fälle, wo nach den Akten die Beteiligung des Alkohols offen zutage tritt. In Wirklichkeit müssen wir uns die betreffende Zahl noch größer denken.

[6]) Ein Gerichtsoffizier versicherte mir kürzlich, daß nach seiner Erfahrung in über 90 Prozent der militärischen Vergehen der Alkohol eine direkte oder indirekte Rolle spiele, daß aber nur die Fälle von „deutlicher Angetrunkenheit" statistisch zur Charakterisierung eines „Alkoholvergehens" herangezogen werden.

Demnach würden z. B. die Personen der Fürerschen Rauschversuche mit ihrer schwer veränderten Intellekt- und Willenslage, falls sie in ihrem Zustand ein Delikt begangen hätten, statistisch gar nicht als „Angetrunkene" in Betracht kommen, da sie bei ihren 80 g Alkohol nicht angetrunken erschienen.

Digitized by Google

abschwellenden, täglich andrängenden Flut von Trunkenheitsdelikten (im weiteren Sinne) versteht man folgende Tatsachen:

Der englische General Daudridge berichtet, daß in einem ihm unterstellten Regiment, nachdem nahezu die Hälfte der Soldaten abstinent geworden war, die Zahl der jährlichen Kriegsgerichtssitzungen auf weniger als den vierten Teil der sonstigen Zahl zurückging (nach Oberstabsarzt Dr. Matthaei).

Bateson sammelte das statistische Material über die englische Armee in Indien, in der die Abstinenzorganisationen sehr stark sind. Das Material stellte der Generaladjutant und die betreffenden Kommandeure:[1])

Von 70000 Soldaten waren im Jahre 1902 22368 Soldaten Abstinente (Sidney Withman nach Hoppe)	Vom Kriegsgericht Verurteilte		Wegen Subordinationsvergehen Bestrafte		Wegen leichterer Vergehen Verurteilte (Jan./März 1895)
	zusammen	pro 1000	zusammen	pro 1000	pro 1000
Abstinente	94	4,54	969	46,86	22,2
Nichtabstinente . . .	2131	42,82	4610	92,84	99,7

Man versteht nun auch den Ausspruch von Hilty, dem Oberauditeur der eidgenössischen Armee: „Gelänge es, den Alkohol aus den Kasernen zu schaffen[2]), so könnte man die Militärjustiz abschaffen" (nach Helenius).

Sir Richard Temple berichtet über das nach Indien verlegte englische Militär: „Wenn die Soldaten nur das Trinken lassen könnten, wären sie von Verbrechen und militärischen Vergehen verhältnismäßig frei"[3]) (nach Helenius).

Noch häufiger ideell mit dem Alkohol verknüpft als „Verbrechen" und „Vergehen" sind die Begriffe

„Gesundheit", „Krankheit", „Sterblichkeit".

Dies Feld ist am meisten beackert. Die „Gesundheitsfrage" berührt ja auch die meisten Menschen unmittelbarer. Sie beherrscht derartig den Ideenkomplex, den das Publikum „Alkoholfrage" nennt, daß man nicht oft genug darauf hinweisen kann, daß für den Abstinenten die Alkoholfrage zum allerwenigsten eine Frage der eigenen lieben Gesundheit ist, daß sie vielmehr eine vorwiegend rassehygienische, biologische, nationalökonomische und soziale Frage von größter Bedeutung darstellt;

[1]) Military Temperance in India. By the Rev. J. H. Bateson, General Secretary of the Army Temperance Association. The National Temperance League's Annual for 1896, S. 147, 148 (nach Dr. Helenius).

[2]) Auf unsere Verhältnisse übertragen müßte es allgemeiner heißen „aus den Garnisonen".

[3]) Die indische Armee Englands besteht bekanntlich zu einem Drittel aus Abstinenten. An sich müßten also 33⅓ Prozent der wegen Straftaten zur Verantwortung gezogenen Angehörigen dieses Heeres abstinent sein. Davon ist aber gar keine Rede. Im Jahre 1893 waren es nur 2,8 Prozent (73 von 2608); im Jahre 1894/95 nur 4,2 Prozent (94 von 2225). Für das Jahr 1898/99 ergibt sich (bei anderer Berechnungsmethode) materiell dasselbe: Von den Nichtabstinenten erlitten 36,38‰ Verurteilungen, von den Abstinenten 4,12‰.

Ganz entsprechend sind die Ziffern für die Niederländisch-Ostindische Armee: 42,82‰ Bestrafte unter den Nichtabstinenten, 4,54‰ unter den Abstinenten (Popert: „Alkohol und Strafgesetz", S. 7).

Digitized by Google

von Bedeutung vor allem auch für die nationale Selbstbehauptung und die Wehrkraft eines Volkes, das von allen Seiten von mehr oder weniger offenen Gegnern umgeben ist.

Setzen wir einmal den irrealen Fall, die schweren gesundheitlichen Alkoholschäden würden etwa durch gewisse gesundheitliche Vorteile, sagen wir: durch seinen therapeutischen Nutzen aufgehoben oder selbst übertroffen, und fügen wir noch das gegnerische Argument als berechtigt hinzu, daß der Alkohol als Sorgenbrecher so vieles Leid tröste, die Geselligkeit verschönere und mit dem Geist auch den Körper belebe und „anrege",[1]) — so will das gegenüber der Unsumme rassehygienischer, sozialer und militärisch-politischer Schäden sehr wenig besagen. Die Alkoholfrage könnte zu ihrer Berechtigung die „Gesundheitsfrage" vollständig entbehren.

Daß natürlich der Alkohol auch für die Gesundheit und Lebensdauer des Individuums eine höchst bedeutungsreiche Rolle spielt, ist jedem, der die einschlägigen wissenschaftlichen Erfahrungen und Beobachtungen der letzten 20 Jahre vorurteilslos prüft, ohne weiteres klar.

Den schweren gesundheitlichen Schaden stärkeren Trinkens, des sogenannten Potatoriums, darf man heutzutage als allgemein bekannt voraussetzen. Nur, daß auch der sogenannte „mäßige" Alkoholgenuß nachweisbar (und nicht unerheblich!) schadet, dürfte noch bei weitem nicht so bekannt sein, wie es diese Tatsache verdient. Es wird dem „Gläschen Wein", dem „Topf Bier" und dem „Verdauungsschnäpschen" noch so manches Kränzchen von Interessenten und Konsumenten gewunden, das die sachliche Kritik prosaischerweise zerpflücken muß.

Wir können hier nur einzelnes streifend berühren, was an Wichtigstem in der Literatur zu finden ist.

Erstens: Der Alkohol wärmt nicht. Er setzt im Gegenteil die Körperwärme (durch Erweiterung der Hautgefäße[2]) und stärkere Wärmeabgabe) meßbar herab. Schon nach Gaben von 30 bis 80 g Alkohol fand Binz ein Sinken der Körperwärme

---

[1]) Wer möchte sich wohl bei den zur Zeit noch herrschenden Vorurteilen gern eingestehen, daß alle die vom „König Alkohol" und der Riesenschar seiner Diener in Pacht und Fron gehaltenen Schönheiten und echten Lebensgenüsse: Prachtbauten im Lichterglanz, Musik, Ufer des Rheins, schöne Frauen, Tanz, Lieder und fröhliches Lachen —, daß alle diese Licht- und Lebensgeister vom Geiste des Weines nur trivialisiert, sehr oft auch prostituiert werden und daß es nur einer der Wirkungen des Weingeistes zuzuschreiben ist, wenn wir der Verballhornung wahrer Schönheit uns nicht bewußt werden! Diese „weingeistige" Wirkung heißt: Verflachung des Urteils. Nur weil die geschwächte Kritik eines Weinbegeisterten falsches für echtes Gold nimmt, hat der bekannte Spruch allgemeine Geltung finden können: „Der Wein erfreut des Menschen Herz". Armes Menschenherz, das angeblich einen gewissen Grad von Narkose braucht, um sich zu freuen! So gewöhnt der Mensch sich an Mittelgut und Schlimmeres. Die Narkose überflittert den erbärmlichsten „Genuß", die schalste „Kunst". Der Geschmack eines ganzen Volkes, unser ganzes Kulturleben leidet so unter weingeistiger Abschätzung der Dinge. Man sehe doch unsere „Volksfeste", die Varietés, die Ausstattung der Durchschnittshäuser und -Wirtshäuser. —

Wann lernen wir endlich das Märchen von der alkoholischen Lebensbereicherung in seiner ganzen Nichtigkeit einsehen, in seiner ganzen Prosa.

[2]) Daher das trügerische Erwärmungsgefühl durch die stärker mit warmem Blut umspülten Gefühlsnerven der Haut!

Digitized by Google

um 0,3 bis 0,6 ° C. (Über den interessanten Waltherschen Kaninchenversuch siehe Hoppe: „Tatsachen über den Alkohol", S. 93). Man vergleiche hiermit die Erfahrungen der Polarforscher F. Nansen und Weiprecht, des Nordpolentdeckers Peary und Sven Hedins. Danach ist eine Schnapsration nach Arbeit in nassem, kaltem Wetter nicht nur unnötig, sondern sogar bedenklich.

Zweitens: Der Alkohol ist kein Nahrungsmittel. Die durch seine Verbrennung erzeugten Kalorien,[1]) wegen deren man ihn früher als Nahrungsmittel ansah, gehen bald verloren (siehe oben). Was man dagegen von einem Nahrungsmittel verlangt, nämlich den Wiederaufbau verbrauchter Zellenelemente, vermag der Alkohol nicht zu leisten.[2]) Dagegen ist

Drittens: Die Eigenschaft des Alkohols als Protoplasmagift bewiesen. (v. Bunge, Kraepelin, Kassowitz, Overton [siehe vorher!], Gaule und andere.)

Viertens haben Verdauungsversuche ergeben, daß schon geringe Mengen Alkohol die Verdauung verlangsamen (v. Bunge, Liebe, Buchner, Riley). Also ist die Schnapsempfehlung nach zu reichlichem oder zu fettem Mahle als Humbug zu bezeichnen, weil die Alkoholdosis das (so sehr nötige) Signal des malträtierten Magens (Druck und Schmerz nach Diätfehlern) einfach abstellt, ohne zu heilen, ein höchst ungesunder Zustand, der übrigens dem „Sorgenbrecher" auf geistigem Gebiet fatal ähnlich ist.

Fünftens: Die Morbidität ist selbst bei mäßigem Alkoholgenuß noch erheblich größer als bei der Abstinenz.[3])

Beispiel: Aus den Zahlen der großen englischen Versicherungsgesellschaften hat sich die Tatsache ergeben, daß die Widerstandsfähigkeit gegen Krankheiten bei den Abstinenten um etwa 38 Prozent größer ist als bei den Mäßigen („Trinker" werden in die Versicherung nicht aufgenommen!)[4])

---

[1]) Es tritt „Fetterspamis" ein durch Verminderung der allgemeinen Oxydation, der sogenannten „inneren Atmung". Das wäre bei mageren Menschen ein gewisser Vorteil, wenn er nicht — auf einer Stoffwechselstörung beruhte und durch die giftigen Eigenschaften des Alkohols paralysiert würde.

[2]) Die Verausgabung von Bier und seine Einsetzung als Verpflegungsfaktor ist daher unökonomisch. Rechnet man die Kohlehydrate des Bieres an, so ergibt sich, daß man z. B. in Mehl für 10 Pf. das Zehnfache von Nährwerteinheiten beschaffen kann (nach Prof. Rosenthal, Erlangen). Eine Messerspitze voll Mehl ist nach Liebig (Chemische Briefe, 6. Auflage, S. 216) in bezug auf die Blutbildung nahrhafter als fünf Maß des besten bayerischen Bieres (nach Hoppe).

[3]) Bei den großen englischen Krankenkassen, bei welchen „Trinker" ganz ausgeschlossen sind, deren Mitglieder aber nicht abstinent leben, kamen auf jeden Arbeiter durchschnittlich 2,7 Krankheitswochen; bei der Kasse der Sons of Temperance, die lediglich Abstinente aufnimmt, nur 0,75, also nicht der dritte Teil der Krankheitszeit. Ein anderer Untersucher fand bei ähnlichen Zusammenstellungen 17 1/2 Krankheitstage bei Abstinenten, aber 65 1/2 Tage bei „Mäßigen". Die Lebensversicherungen in England gewähren dementsprechend den Abstinenten eine Verbilligung der Beiträge, und zwar gewöhnlich um 10 Prozent, einige auch bis 15 Prozent. Einige Gesellschaften in Deutschland (Atlas-Concordia, Köln, Vaterländische zu Elberfeld) sind diesem Beispiel schon gefolgt. (Aus „Die Alkoholfrage", vierzehntägige Korrespondenz, 5. Jahrgang, Nr. 4.)

[4]) Hoppe: „Tatsachen über den Alkohol", S. 205 ff. und Helenius: „Die Alkoholfrage", S. 123 ff.

Digitized by Google

Weiteres Beispiel: Der englische General Sir George White verglich unlängst die Krankheitsfälle zwischen abstinenten und nichtabstinenten Soldaten in sieben Regimentern. Das Durchschnittsergebnis der interessanten statistischen Erhebung war, daß auf 1000 abstinente Soldaten 49,53 ins Krankenhaus gekommen waren, auf 1000 nichtabstinente dagegen 92,37, also fast doppelt soviel. (Kingdom Alliance, Februar 1910.)

Weiteres Beispiel: Nach den Zahlen von Prof. Forel (Zürich) spielte bei 75 Prozent der Infektionen mit Tripper, Schanker oder Syphilis der Alkohol eine vermittelnde Rolle.

Welchen Einfluß daher die allgemeiner und stärker fortschreitende Antialkoholbewegung auf die zur Zeit oft drohende Überbelegung der Lazarette ausüben muß, liegt auf der Hand.

Sechstens: Die Sterblichkeit der Abstinenten ist geringer als die der „Mäßigen".

Nach den umfangreichen englischen Statistiken haben die Abstinenten eine Untersterblichkeit von etwa 25 Prozent.[1])

Alle die vorstehend angeführten Sätze aus dem gesundheitlichen Teil der Alkoholfrage werden jedoch an Evidenz und Wichtigkeit übertroffen durch die neuerdings veröffentlichten Forschungen Laitinens.[2])

Der bekannte finnische Forscher hatte schon früher festgestellt, daß bereits 0,1 ccm Alkohol pro Kilo Tiergewicht (d. h. auf einen Menschen von 70 kg Körpergewicht nur 7 ccm Tagesdosis = 1/4 Liter leichten Bieres) regelmäßig und längere Zeit (z. B. 3 Monate) genossen, die Widerstandsfähigkeit gegen Infektionen deutlich herabsetzen, daß ferner die hämolytische Fähigkeit des Kaninchenblutes durch diese geringen Alkoholmengen schon deutlich nachteilig beeinflußt wurde.

Nun hat Laitinen auch am Menschen diese Versuche angestellt. Er benutzte 223 Versuchspersonen (Professoren, Studenten, Schullehrer, Wärterinnen, Arbeiter und Arbeiterinnen), abstinente und nichtabstinente. Die Resultate bestätigten durchaus die Tierexperimente, z. B. war die normale, hämolytische Kraft des menschlichen Blutserums bei den Trinkern[3]) geringer als bei den Abstinenten.[4])

---

[1]) Vgl. Helenius: „Die Alkoholfrage", S. 58 bis 80. Bei dem sehr umfangreichen englischen Material muß allerdings berücksichtigt werden, daß England schon recht viele life-abstainers (lebenslängliche Abstinente) hat, während bei uns die Zahl der die Statistik günstig beeinflussenden „Lebenslänglichen" geringer ist. Je größer die Zahl der früheren „Trinker" unter den Abstinenten, desto ungünstiger fällt natürlich ihre Mortalitätsstatistik aus.

[2]) Holitscher: „Die medizinischen Referate auf dem XII. internationalen Kongreß gegen den Alkoholismus zu London"

[3]) Die Nichtabstinenten werden hier nur im Gegensatz zu den Abstinenten „Trinker" genannt.

[4]) Um zu zeigen, bei welch geringen Alkoholmengen diese Wirkung sich schon bemerkbar macht, sei einer der Versuche hier beschrieben: Es wurde die Widerstandskraft der Blutkörperchen von sechs Frauen, die ihr ganzes Leben lang abstinent gewesen waren, gegen die hämolytische Wirkung des Normalserums von Kaninchen geprüft; hierauf erhielten diese sechs Frauen 63 Tage lang täglich 6 bis 10 ccm Alkohol in Form von 80 bis 100 ccm Wein von 10 Prozent Alkoholgehalt. Nach dieser Alkoholperiode wurde neuerdings nach derselben Methode die Widerstandsfähigkeit der Blutkörperchen gegen dasselbe Kaninchenserum geprüft, und es ergab sich, daß sie im Durchschnitt der 6 Versuche sehr merklich herabgesetzt war (Holitscher).

Digitized by Google

Die Laitinenschen Forschungen haben endlich den schon lange geforderten experimentellen Nachweis gebracht von der Schädlichkeit auch kleiner und kleinster Alkoholdosen auf den menschlichen Organismus.[1])

Hiernach wäre natürlich auch die therapeutische Verwendung des Alkohols (zumal bei Infektionskrankheiten!) noch mehr einzuschränken, als es schon geschehen ist, d. h. es bliebe fast nur noch die rein narkotische, euphorisierende Wirkung übrig (bei schweren psychischen Depressionen u. dgl.).

Der letzte und wichtigste Fundamentalsatz lautet also:

Gewohnheitsmäßiger Alkoholgenuß selbst kleinster Mengen, wie sie praktisch selten in Betracht kommen, schwächt bereits die Widerstandsfähigkeit des Organismus gegen Infektionskrankheiten.

Daraus läßt sich nun folgern, daß höchstwahrscheinlich jede überhaupt mögliche Dosis Alkohol[2]) (auch die einmalige) den Organismus ungefähr im Verhältnis zu ihrer Größe schädigt (Laitinen stellte die Grenze der noch meßbaren Schädigungen fest).[3])

Demnach wäre bei Beurteilung der gesundheitlichen Seite der Alkoholfrage mehr Wert zu legen auf die alltäglich und überall (auch durch mäßige Dosen) erzeugte

---

[1]) Erhebliche Schwächung der Resistenz gegen die verschiedensten Infektionen durch Alkoholgaben fanden außerdem folgende Forscher:

Delearde: Annal. d. l'inst. Pasteur, 1897, Bd. II., S. 837.
Trommsdorff: Archiv für Hygiene, 1906, Bd. 59, S. 1 bis 90.
Goldberg: Zentralblatt für Bakteriologie, 1. Abt., Bd. 30, Nr. 18 bis 19.
Rob. Koch (nach Gruber): Wiener kl. Wochenschr., 1901, Nr. 20.
Abbot: Journ. of exper. med., 1896, Vol. I., pag. 447.
Valagossa und Ranelletti: Ann. d'igien. sper., 1899, No. 5, Vol. 9., pag. 118 bis 135.
Gruber: Bericht über den VIII. internationalen Kongreß gegen den Alkohol, Wien 1902, S. 80 bis 85.
Müller: Wiener Klin. Wochenschrift, 1904, Nr. 11.
Rubin: Journ. A. M. A., 1907, Vol. 48, No. 17, pag. 1432.
Pawlowski: Zeitschrift für Hygiene, 1900, Bd. 33, S. 293.
Ansems: Dissertat. Utrecht 1901 und Zentralblatt für innere Medizin, 1901, Nr. 21.
Stewart: Amer. Journ. of Inebr. Antumn., 1907.
(Nach „Libertas", Schweiz. Akad. Abstinenzverein, Zürich.)

[2]) Der bekannte Kliniker v. Strümpell meint: „Auch dort, wo die Giftmenge so klein ist, daß ihre Wirkung zunächst gar nicht bemerkbar ist, kann durch die Summation der immer sich wiederholenden Einzelwirkung" die schwerste Schädigung auftreten (nach Fröhlich: „Alkohol als Krankheitsursache", S. 22).

Meines Wissens war es zuerst Strümpell, der von einem feinen „Gedächtnis" der Körperorgane für vorausgegangene, an sich geringfügige Alkoholschäden sprach und der dann so treffend ausführte, wie eines Tages der Organismus die Summe zieht und streikt.

[3]) Hierbei sei noch der ebenso wichtigen, aber für uns hier weniger in Betracht kommenden Feststellungen Laitinens gedacht, welche die rasseverschlechternde und entartende Wirkung des (auch nur „mäßigen") elterlichen Alkoholkonsums auf die Nachkommen beweisen, und zwar an einem Material von 5854 Familien mit 20008 Kindern und an der Hand exakter Fragebogen. —

Ein so überzeugender Nachweis war jedoch bisher nur möglich in einem Land wie Schweden, wo ein so großer Teil, oder wie Finnland, wo der größte Teil der maßgebenden Kreise Abstinente sind.

Digitized by Google

Disposition zu den verschiedensten Krankheiten,[1]) auf die Veranlagung, in deren Wesen es liegt, daß ihre demonstratio ad oculos meist so überaus schwer ist, und die deshalb bisher oft so bequem abzuleugnen war.[2]) Und es darf ruhig etwas geringer die deutliche, direkte und eigentliche Alkoholkrankheit (Delirium, Säuferleber, Säuferniere usw.) als Anklagematerial gegen den Alkohol bewertet werden gegenüber den Konstitutionsschädigungen, die in ihrer Massenwirkung, enormen Verbreitung und heimtückischen Verborgenheit unendlich mehr Schaden stiften als die leicht erkennbaren und abschreckend (d. h. immerhin auch günstig!) wirkenden Säuferkrankheiten.

Zu dieser im besten Sinne modernen Neueinschätzung den Weg geebnet zu haben, ist das unvergängliche Verdienst des unermüdlichen finnischen Forschers.

Nach all dem Gesagten erscheint schon allein für den Gesundheitszustand eines Heeres oder einer Marine eine starke, ausgedehnte Abstinenzbewegung in hohem Maße segensreich und fördernd.

Die Wirkungen des Alkohols auf die Disziplin und seine Beziehungen zum Sanitätswesen sind nun im vorstehenden gerade so weit erörtert, daß damit eine Anregung zum Weiterforschen und Nachlesen gegeben schien. Auch sollte dem mit der Alkoholfrage weniger vertrauten Leser das später zu besprechende energische Einsetzen einer Marine-Abstinenzbewegung berechtigt und nötig scheinen.

Es bleibt nun noch eine Gruppe von Alkoholschäden zu erörtern, deren Abgrenzung, Bestimmung und Erkennung nur dem schwer fällt, der noch im Bann der Trinksitte steht, deren richtige Abmessung und Würdigung dagegen dem am ehesten gelingt, dessen Sinne durch lange und konsequente Abstinenz für diese Dinge besonders scharf und zuverlässig sind.

Diese Schäden sind aber nicht weniger wichtig als alle die Gesundheit und Manneszucht treffenden Alkoholwirkungen. Dennoch können wir sie wegen Mangel an Raum nur vereinzelt und sehr kurz beleuchten.

Zunächst wäre hier

die Menge der Imponderabilien

zu nennen, die bei einer Truppe oder einer Schiffsbesatzung wie eine Schar böser Geister und störender Kobolde im Dunstkreis des Alkohols zu erscheinen pflegen,

---

[1]) Daß der Alkohol Dispositionen schafft, ahnte man ja schon lange. Z. B. berichtete Farland 1894, daß die Erkrankungen an Klimafieber beim Militär in Indien erheblich abnahmen infolge einer von den Kommandobehörden in Indien begünstigten Abstinenzbewegung, die sich sehr schnell unter den Soldaten ausbreitete (nach Hoppe).

Prof. Birch-Hirschfeld, der verstorbene Leipziger Pathologe, hat angegeben, daß er bei jeder zweiten männlichen Leiche über 25 Jahren Organschädigungen durch Alkohol gefunden hat (Dr. med. R. Mayer in Barmen).

[2]) Es ist gewiß kein Zufall, daß der Zugang an Herzkranken von 1,5‰ der Kopfstärke der preußischen Armee in den Jahren 1881 bis 1887 auf 14,4‰ im Jahre 1898 angewachsen ist, wenn man bedenkt, daß in derselben Zeit der Bierkonsum um 43 Liter (pro Kopf und Jahr um über 50 Prozent!) zunahm (nach Pfaff). — Man bedenke auch die verhältnismäßige Überzahl von Herzkranken in der erheblich mehr Bier konsumierenden bayerischen Armee! Dort erreichen die Herzfehler in der Armee mehr als die doppelte Zahl des gleichen Leidens im preußischen Heere! (nach Popert: „Das nächste praktische Ziel", S. 6).

Digitized by Google

entsittlichend, verwirrend, abstumpfend, Fehler häufend und Taktlosigkeiten, Mißverständnisse, Über- und Unterschätzungen, karrikierte Freundschaften und häßlichen, lärmenden Streit zeitigend, Hang zu Bequemlichkeit und schlaffem Genießen fördernd, bramarbasierende geistige Stagnation an Biertischen ausbildend und langsam aber sicher jeglichen Aufschwung, jegliche Begeisterungsmöglichkeit, jeden Fernblick und jede ernste Arbeit durch Erweckung des alkoholischen Sarkasmus und tiefster Ideenscheu verhindernd und lähmend.

Mit trockenen Worten:

Alkoholgenuß schafft eine Verschlechterung der psychischen Funktionen. Betrifft er viele, so schafft er eine Verschlechterung der Gesamtleistung der betreffenden Menschengruppe.

Dieser (fast lächerlich selbstverständliche) Satz hat im Zeitalter der scharf rivalisierenden Heeres- und Flottenrüstungen eine nicht ernst genug zu nehmende Bedeutung.

Kraepelin fand als Alkoholwirkung (graduell verschieden: bei 7,5 bis 10 g, 30 bis 45 g, 60 g):

1. Erschwerung der Auffassung,
2. Verlangsamung der assoziativen Vorgänge,
3. Qualitative Veränderung der Assoziation,
4. Erleichterung der motorischen Reaktionen.[1])

Man übersetze doch diese experimentellen Feststellungen einmal in die Praxis des Marinedienstes. Gerade für sie ist bei der großen Verantwortung, die auf den Schultern des Einzelnen ruht, ein klares, nüchternes Denken von höchstem Wert. Eine Herabsetzung der geistigen Fähigkeiten kann leicht die verhängnisvollsten Folgen haben.[2])

Nehmen wir noch dazu das typische Nachlassen des Pflichtgefühls und die starke reaktive Müdigkeit (Einschlafen auf Posten u. dgl.), so ergibt sich ein recht stattliches Sündenregister,[3]) das einen nicht unerheblichen Teil der Ursachen aller auf menschlicher Unzulänglichkeit beruhenden Fehlschläge, Enttäuschungen und Katastrophen darstellt.

Eigentlich auch selbstverständlich, aber doch erwähnenswert ist, daß natürlich der Alkohol das Niveau des Willens und des Intellekts jedes einzelnen ohne Ausnahme[4]) um ein bestimmtes herabschraubt, daß auch der wertvollste und bedeutendste Mensch keine Ausnahme macht; es ist tief bedauerlich, wenn man bedenkt, welche Unsumme an geistigem Kapital jahraus, jahrein auf diese Weise verloren geht.

---

[1]) Diese Erscheinungen treten immer erst nach einer kurzen Zeit der Erleichterung psychischer Funktionen ein. Diese Zeit (nach 7,5 bis 10 g [= 1 Glas Wein] 20 bis 30 Min.) ist um so kürzer, je größer die Alkoholdosis.

[2]) Bei den hochinteressanten Fürerschen Rauschversuchen (mit 80 ccm Alkohol = 2 Liter Bier oder 5/4 Liter Mosel) erstreckten sich die Fehlerzunahmen der Wahlreaktionen, Assoziationen, des Auswendiglernens und Addierens bis in den 3. Tag hinein. Welche Ausblicke auf die letzten Ursachen so vieler alltäglicher Mißhelligkeiten, die nie faßbar sind in concreto und nie demonstrierbar.

[3]) Hoppe beschreibt einen Fall von Blausehen nach Alkoholgenuß, das mehrere Tage andauerte. Bonne erwähnt Ohrenklingen, summende und zischende Ohrengeräusche. Alles Erscheinungen, die im Dienst Komplikationen schaffen können.

[4]) Vgl. Meinert: „Die Trinkfestigkeit vom ärztlichen Standpunkte aus".

Digitized by Google

Aus Stahlnaturen wird Eisen, aus Eisen wird Holz, aus Holz wird Pappe. Und die schwache Pappe muß es dann büßen, den Eisernen merkt niemand ihren veränderten Molekularzustand an.

Zuletzt sei noch erwähnt die durch Alkohol bewirkte ungezügelte Schwatzhaftigkeit, der unüberlegte Redeschwall, das Ausplaudern von Geheimnissen. Es hängt diese Erscheinung mit der Erleichterung motorischer Reaktionen, mit dem Wegfall anerzogener und von Vorsicht und Überlegung diktierter Hemmungen zusammen.

Wie ist ein Dienstgeheimnis im Kopfe eines Angetrunkenen verwahrt? Ein schlechter Fachmann, der nicht innerhalb einer Stunde von Angetrunkenen das ihm wissenswert Dünkende erfahren hätte. Mutatis mutandis lassen sich diese Beispiele noch sehr vermehren.[1])

Ein nüchterner Mensch in einer sehr animierten Gesellschaft ist immer ein „unangenehmer" Mensch.

Alkoholische Unwägbarkeiten! — Ich glaube, schon die zuletzt angeführten Dinge würden genügen, um das international herrschende narkotische Genußmittel zu einem für eine Streitmacht sehr verhängnisvollen Faktor zu stempeln, selbst wenn man die enormen Schädigungen an Gesundheit und Manneszucht ganz aus dem Spiele ließe.

Es dürfte sich erübrigen, nach all dem Angeführten mit dem Satze zu schließen:

„Unsere deutsche Marine-Abstinenzbewegung ist berechtigt und notwendig."[2])

---

[1]) Vgl. „Aus meinem Leben". Aufzeichnungen des Prinzen Kraft zu Hohenlohe-Ingelfingen, I. Bd. — Berlin 1897 bei E. S. Mittler & Sohn — S. 296 und 298, 299. Wir finden hier recht amüsante Illustrationen zu dem Kapitel „Alkohol und Diplomatie".

[2]) Was hierin bereits geschah und was noch zu tun bleibt, soll in einem weiteren Aufsatz gesagt werden.

B.

Digitized by Google

Neuerungen in bezug auf Turbo-Hilfsmaschinen für Kriegschiffe.

(Mit 8 Abbildungen im Text und 1 Tafel.)

Mit der ausgedehnteren Verwendung der Dampfturbine als Hauptantriebsmaschine für Kriegschiffe hat sich naturgemäß das Bestreben geltend gemacht, die unverkennbaren, zur Genüge bekannten und daher hier nicht näher zu erörternden Vorzüge dieser Maschinengattung vor der Dampfkolbenmaschine auch für den Hilfsmaschinenantrieb allgemein auszunützen. Bereits auf der Schiffbau-Ausstellung, die im Jahre 1908 in den Ausstellungshallen am Zoologischen Garten zu Berlin abgehalten wurde, hat die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft einen Torpedoboots-Maschinenraum vorgeführt, in dem sowohl Haupt- als auch Hilfsantriebsmaschinen durchweg als Dampfturbinen ausgebildet waren. An Hilfsmaschinen hatten Aufstellung gefunden:

1. Eine Trockenluftpumpe für 3600 minutliche Umdrehungen.
2. Eine Naßluft- (Kondensat-) pumpe für 40 cbm stündlicher Leistung bei 1200 minutlichen Umdrehungen.
3. Eine Kühlwasser-Zirkulationspumpe für 1800 cbm stündlicher Leistung bei 1200 minutlichen Umdrehungen.

Naßluft- und Zirkulationspumpe wurden durch eine gemeinschaftliche Welle von einer einstufigen Dampfturbine aus angetrieben, die hinter die Antriebsturbine der Trockenluftpumpe geschaltet war.

4. Eine Kesselspeisepumpe für 40 cbm stündlicher Leistung bei 3600 minutlichen Umdrehungen mit Antrieb durch einstufige Dampfturbine.
5. Ein Turbodynamo der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft von 10 KW Leistung bei 4000 minutlichen Umdrehungen und einer Klemmenspannung von 110 V.

Für ein solches Vorgehen ist selbstverständlich Vorbedingung, daß es gelingt, auch die Hilfsmaschinen selbst als rotierende Maschinen mit genügend hohem Wirkungsgrad und großer Betriebssicherheit zu konstruieren, so daß also jede hin- und hergehende Bewegung, die stets mit ungleichförmigem und häufig sogar mit stoßweisem Gang verbunden ist, ausgeschaltet wird. Diese Bedingung war bei unseren Kriegschiffen in bezug auf Dynamomaschinen, Lüftungsmaschinen und die als Kreiselpumpen ausgeführten Zirkulations- und Lenzpumpen von vornherein gegeben, so daß für sie der Antrieb durch Rotationsmaschinen geeigneter Konstruktion ohne weiteres angängig war. Anders lag die Sache jedoch bisher bei den übrigen Pumpenanlagen an Bord, insbesondere den Kesselspeise- und den Luftpumpen, für die bis in die neueste Zeit hinein fast ausschließlich Kolbenpumpen mit hin- und hergehender Bewegung verwendet worden sind und für die daher zunächst geeignete rotierende Konstruktionen gefunden werden mußten.

Seit längerer Zeit ist das Bestreben der Pumpenkonstrukteure auf die Schaffung hochwertiger Hochdruck-Kreiselpumpen gerichtet, die alle bei Kolbenpumpen durch Ventil- und Klappenabnutzung herbeigeführten Schwierigkeiten vermeiden und eine ganz gleichmäßige Kesselspeisung gestatten. Einer ganzen Reihe in- und ausländischer Firmen ist

Digitized by Google

es auch gelungen, brauchbare, den Anforderungen im wesentlichen entsprechende Maschinen dieser Art durch Hintereinanderschaltung mehrerer Kreiselräder und unter Verwendung von Leitapparaten zur richtigen und möglichst verlustfreien Führung der Wasserstrahlen herzustellen. Nach ausreichender Erprobung derartiger Maschinen an Land ist dann die Benutzung von Hochdruck-Kreiselpumpen auch für Bordzwecke in Aussicht genommen worden. Die deutsche Marine hat verschiedene Konstruktionen dieser Art in Erprobung, so ein horizontal angeordnetes Aggregat der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und eine vertikale Versuchsmaschine der Aktiengesellschaft Brown, Boveri & Co. Beide Systeme haben sich bei den Landversuchen gut bewährt und ihre Betriebssicherheit hat bisher nichts zu wünschen übrig gelassen; die Pumpen arbeiteten auch gegen den bei Marinekesseln gebräuchlichen hohen Dampfdruck anstandslos an. Allerdings besteht bei ihnen der Nachteil, daß ihr Dampfverbrauch, besonders bei verringerter Leistung, den mit Kolbenspeisepumpen erreichten noch übersteigt; indessen werden sie trotzdem ihrer sonstigen Vorzüge wegen im Bordbetriebe weiter eingehend geprüft werden. Die Antriebsturbinen arbeiten hierbei am besten mit Drosselregulierung auf konstanten Druck; wächst die Pressung im Druckrohr, so wird der Dampf entsprechend gedrosselt und dadurch die geförderte Wassermenge verringert.

Interessant sind die Konstruktionen, die als Ersatz der Kolbenluftpumpen von einigen Firmen gebaut werden. Hauptsächlich kommen hierfür zur Zeit die rotierenden Luftpumpen der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft und die ursprünglich französische Konstruktion der Leblanc-Westinghouse-Luftpumpen in Betracht, deren Herstellung in Deutschland die Maschinenbau-Aktiengesellschaft Balcke, Bochum, übernommen hat.

Die Wirkungsweise der Luftpumpe der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft ist schematisch in Abbild. 1 dargestellt. Ein schnell umlaufendes Schleuderrad, das in der Mitte der Abbildung sichtbar ist, saugt aus einem besonderen Tank Wasser an und wirft es in die Kanäle eines um das Rad herumgelegten, feststehenden „Diffusors". Der zwischen Schleuderrad und Diffusor befindliche Zwischenraum steht mit dem Vakuumraum des Kondensators in Verbindung; infolgedessen reißt das Schleuderwasser bei seinem Austritt aus dem Kreiselrade Luftteilchen mit sich und schließt sie in die nach außen hin sich verengenden Diffusorkanäle ein. In diesen bilden sich also, wie die Abbild. 1 andeutet, einzelne Wasserpfropfen, die durch Luftblasen getrennt sind und sie beim Weiterschreiten nach außen bis auf atmosphärischen Druck komprimieren. Da sowohl das Ansaugen der Luft als auch ihre Verdichtung ganz zwangläufig vor sich geht, so ist hoher Wirkungsgrad bei verhältnismäßig geringem Schleuderwasserbedarf erreichbar.

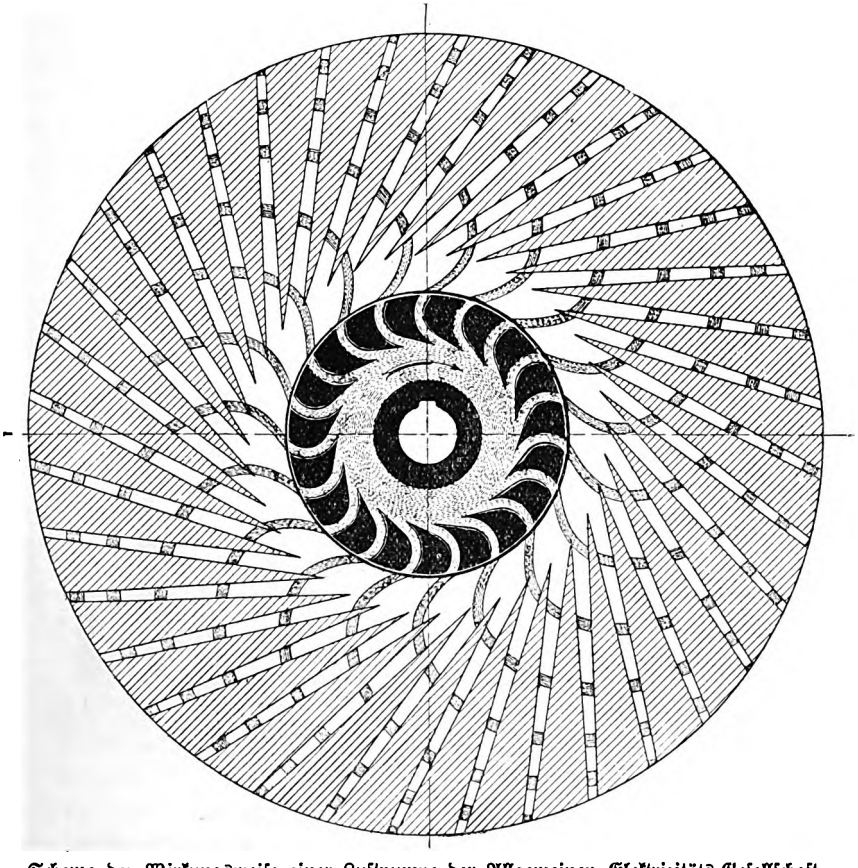
Bei ihren Konstruktionen für Bordzwecke verbindet die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft die eben beschriebene Trockenluftpumpe, welche die Luft aus dem Kondensator abführt, mit einer von derselben Turbine angetriebenen, der dabei verwendeten hohen Umdrehungszahlen wegen im allgemeinen als Schraubenpumpe ausgebildeten Kondensat- oder Naßluftpumpe, die das Kondenswasser aus dem Kondensator zu entfernen bestimmt ist. Da an Bord die Gefällhöhe fast durchweg sehr beschränkt ist, es also darauf ankommt, die Naßluftpumpe möglichst tief anzuordnen, so eignet sich hierfür die vertikale Bauart gut, die in Abbild. 2 und 3 dargestellt und versuchsweise bei einer der beiden Turbinenanlagen des Kleinen Kreuzers „Mainz" benutzt worden ist. Die Kondensat-

Digitized by Google

pumpe befindet sich dabei, wie Abbild. 2 zeigt, ganz unten; über ihr liegt die Trockenluftpumpe, im wesentlichen nach dem oben wiedergegebenen Schema aus Schleuderrad und Diffusor bestehend, und oben ist die Antriebsturbine als mehrkränziges Curtis-Rad aufgesetzt.

Die Konstruktion der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft hat sich an Bord im allgemeinen gut bewährt. Ihr Nachteil liegt nur darin, daß die Pumpen für große,

Abbild. 1.



Schema der Wirkungsweise einer Luftpumpe der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.

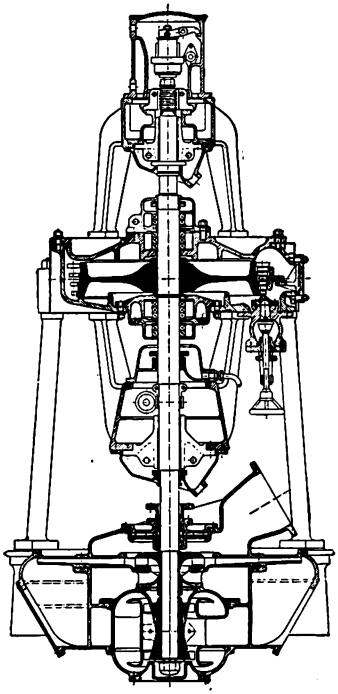
mittlere und kleine Leistungen mit annähernd derselben Drehzahl umlaufen müssen, wenn in allen Fällen gleich gute Luftleere im Kondensator erzielt werden soll. Die Folge hiervon ist natürlich für verringerte Leistungen ein verhältnismäßig sehr hoher Dampfverbrauch. Übrigens hat sich auch für die forcierte Fahrt S. M. S. „Mainz" der Dampfverbrauch als nicht unwesentlich höher herausgestellt als bei der Kolbenluftpumpe, die bei der Turbinenanlage der anderen Schiffsseite Verwendung gefunden hat.

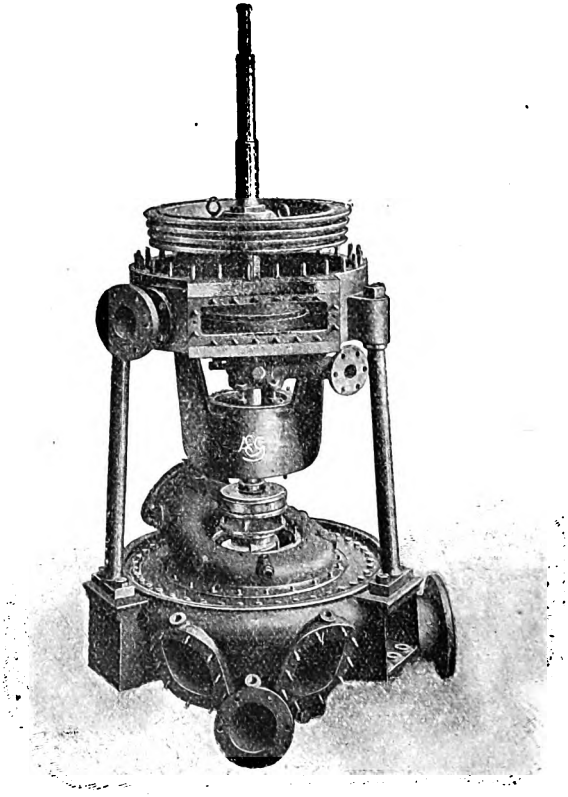
Eine andere Lösung des Problems stammt von dem Pariser Professor Leblanc, der sein System zusammen mit der bekannten nordamerikanischen Firma Westinghouse

Digitized by Google

entwickelt hat. Wie die schematische Abbild. 4 zeigt, ist auch hier ein Kreiselrad vorhanden, das jedoch nicht, wie das bei der Pumpe der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft, voll, sondern nur auf einem kleinen Teil seines Umfangs beaufschlagt wird. Das Wasser fließt durch einen Leitapparat dem Kreiselrade zu. Dieses wirft es, in einzelne Strahlen zerschnitten, mit großer Geschwindigkeit in ein Rohr, in dem es einen Düsenapparat passiert. Das Rohr ist am oberen Ende mit dem Vakuumraum des Konden-

Abbild. 2. Abbild. 3.





(Querschnitt.) (Ansicht.)

Vereinigte Luft- und Kondensatpumpe der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft.

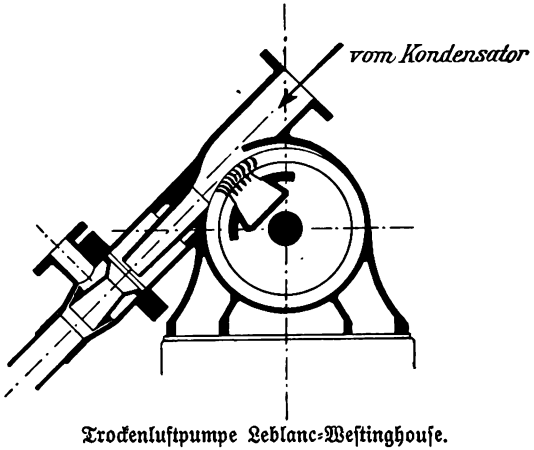
sators verbunden, aus dem infolge der Ejektorwirkung der durch den Düsenapparat tretenden Wasserstrahlen die Luft abgesaugt wird; sie wird alsdann von den Wasserstrahlen ergriffen und abgeführt.

Auch diese Pumpenkonstruktion gestattet einen ganz ähnlichen Vertikalaufbau, wie er in den Abbild. 2 und 3 für die Luftpumpe der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft dargestellt ist, d. h. die Kombination einer ganz unten liegenden Kondensat- mit der darüber angeordneten Trockenluftpumpe, die gemeinschaftlich von einem Dampfturbinenrade ihren Antrieb erhalten.

Digitized by Google

Die ersten auf einem Kriegschiffe verwendeten Leblanc-Westinghouse-Luftpumpen, die allerdings von Kolbendampfmaschinen angetrieben werden, sind auf dem französischen Torpedobootzerstörer „Voltigeur" eingebaut. Sie sind für 720 minutliche Umdrehungen konstruiert. Der Arbeitsverbrauch einer Pumpe, die für die Hauptturbine von rund 3000 PS Leistung ausreicht, beträgt 23 PS. Die Luftpumpenkonstruktion hat natürlich denselben Mangel, der oben bereits für die Luftpumpe der Allgemeinen Elektrizitäts-Gesellschaft angeführt worden ist: sie bedarf zur Herstellung eines guten Vakuums bei den verschiedensten Leistungen der Hauptmaschine stets fast derselben Drehzahl und daher annähernd auch immer der gleichen Dampfmenge. Bei dem Zerstörer „Voltigeur" hat man sich deshalb so geholfen, daß man für die beiden Hauptturbinenanlagen zwar zwei Pumpen aufgestellt, bis zu einer Schiffsgeschwindigkeit von etwa 24 kn jedoch nur eine von ihnen, erst darüber hinaus alle beide benutzt hat. Mit nur einer Pumpe konnte

Abbild. 4.



Trockenluftpumpe Leblanc-Westinghouse.

während der Erprobungen bei 19 kn Fahrt ein Vakuum von 750 mm, bei 28 kn Fahrt noch ein solches von 736 mm Quecksilbersäule erzielt werden.

Abgesehen von der genannten Schwierigkeit haben die Leblanc-Westinghouse-Luftpumpen auf „Voltigeur" so gute Ergebnisse geliefert, daß die französische Marineverwaltung ähnliche Anlagen auch auf den Zerstörern „Fourche", „Faulx", „Cimeterre", „Dague" und „Boutefeu" hat aufstellen lassen und ihre Verwendung an Bord von Linienschiffen ernstlich in Erwägung zieht, wobei voraussichtlich Dampfturbinenantrieb mit etwa 2000 minutlichen Umdrehungen vorgesehen werden wird. Auch die deutsche Marine wird vielleicht in Versuche mit dieser Luftpumpenkonstruktion eintreten.

Die Kühlwasser-Zirkulationspumpen der Kondensationsanlagen sind an Bord von Kriegschiffen im allgemeinen schon seit langem als Kreiselpumpen ausgeführt worden. Es handelt sich beim Übergang auf Turbinen-Antriebsmaschinen infolgedessen nur darum, ihre Konstruktion den hohen Umdrehungszahlen anzupassen, die für den Dampfturbinenantrieb zweckmäßig und wirtschaftlich sind. Die Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft ist deshalb für die Kühlwasserpumpen zum System der Schraubenpumpen übergegangen, die sich besser als die Zentrifugalpumpen für höhere Umlaufzahlen eignen und zudem

Digitized by Google

den bei Kühlwasserpumpen nicht zu unterschätzenden Vorteil haben, daß die Druckhöhe auf die Menge des geförderten Wassers nur in geringem Maße einwirkt. Ferner verläuft bei der Schraubenpumpe die Kurve der Wirkungsgrade, bezogen auf die Leistung der Pumpe, wesentlich flacher als bei den Kreiselpumpen, so daß also auch bei ziemlich stark schwankender Leistung der Nutzeffekt noch ein verhältnismäßig guter bleibt; bei abnehmender Förderhöhe nimmt auch der Kraftbedarf ab, und schließlich kann bei Schraubenpumpen zwischen dem rotierenden Teil und dem feststehenden Gehäuse ein größerer Spielraum zugelassen werden als bei der Zentrifugalpumpe, was für die Betriebssicherheit günstig ist.

Versuche an Bord mit Turbo-Kühlwasserpumpen sind bisher nicht bekannt geworden. Diese Tatsache liegt hauptsächlich in dem geringen Bedürfnis begründet, in dem Antrieb der Kühlwasserpumpen eine Änderung vorzunehmen. Da diese Pumpen im allgemeinen mit verhältnismäßig niedriger Umdrehungszahl arbeiten, so haben sich auch an den Antriebs-Kolbenmaschinen bisher nur wenig Mißstände ergeben. Außerdem sind bei der stark verringerten Leistung, die für die Kühlwasserpumpen auf Kriegschiffen die Regel bildet, Dampfturbinen zu unwirtschaftlich. Anders liegen die Verhältnisse jedoch bei den Lüftungsmaschinen, insbesondere der Kesselräume. Diese müssen notgedrungen im allgemeinen mit sehr hoher Drehzahl betrieben werden, und deshalb haben ihre Kolben-Antriebsmaschinen zu starker Abnutzung und häufigen Reparaturen Anlaß gegeben. Hier stellt der Turbinenantrieb einen entschiedenen Fortschritt dar, und in den verschiedenen Marinen sind daher auch mannigfache Versuche gemacht worden, hierfür die Vorzüge der Dampfturbine auszunützen.

Der Antrieb für die meisten rotierenden Hilfsmaschinen wird an Bord im allgemeinen aus Raum- und Gewichtsrücksichten in der einfachsten Weise durch Verwendung eines mehrkränzigen, also mit mehreren Geschwindigkeitsstufen versehenen Curtis-Rades bewirkt, jedoch sind auch Versuche mit Turbinen anderen Systems im Gange. Hierzu gehört für den Antrieb von Lüftungsmaschinen z. B. in Deutschland die sogenannte „Elektra"-Turbine, eine Radialturbine, bei der der Dampf durch konisch erweiterte Düsen einem kleinen Teil des Schaufelradumfangs zugeführt, nach dem Durchgang durch die Schaufeln in einem Umkehrkanal zusammengefaßt und erneut in einen anderen Teil desselben Schaufelradkranzes eingeleitet wird (vgl. Abbild. 5). Derselbe Vorgang wiederholt sich, und auf diese Weise wird dasselbe Rad mehrfach von demselben Dampfe beaufschlagt. Die Konstruktion ist jedoch nur für kleinere Einheiten (bis etwa 300 PS) brauchbar.

Für den Antrieb von Dynamomaschinen wird die deutsche Marine neben den bekannten Systemen von Parsons, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft und Zoelly neuerdings auch eine von dem ehemaligen Direktor der Germania-Werft in Kiel-Gaarden, Richard Schulz, angegebene Konstruktion in den Kreis der Versuche einbegreifen. Da dieses an sich zwar nicht neue, aber doch erst in neuerer Zeit gründlich erprobte System noch weniger bekannt sein dürfte, so soll in den folgenden Zeilen etwas näher darauf eingegangen werden.

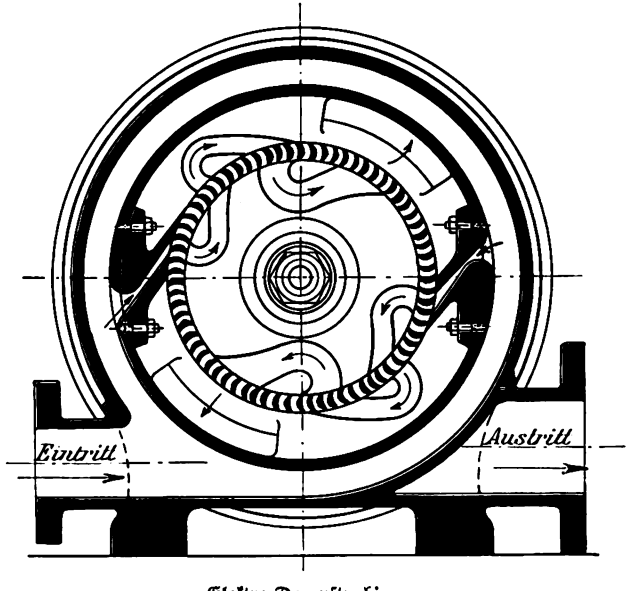
Die von der Aktiengesellschaft Weser, Bremen, gebaute Schulz-Turbine ist in ihrer jetzigen Gestalt eine teilweise beaufschlagte Achsial-Druckturbine. Eine Unterteilung in Geschwindigkeitsstufen findet im allgemeinen nur bei den vorderen Druck-

Digitized by Google

stufen statt, wird jedoch in besonderen Fällen auch für den größten Teil der Druckstufen und manchmal sogar für alle durchgeführt. Das Wesentliche der Konstruktion liegt darin, daß eine Regulierung der Düsenzahl zur Veränderung der Leistung nicht nur wie beim Curtis-Typ und bei den von diesem abgeleiteten Systemen in der ersten Stufe, sondern noch in einer Reihe weiterer oder in allen Stufen möglich ist, so daß auch in ihnen die Beaufschlagung je nach der Leistung und nach der zu dieser benötigten Dampfmenge abgeändert werden kann. Die Zwischenregelung erfolgt durch besondere Ringschieber, die nach Bedarf einen größeren oder geringeren Teil der Düsen abdecken und damit den Dampfquerschnitt in dem jeweilig gewünschten Umfange verkleinern können.

Zunächst ist eine Versuchsturbine von 650 PS normaler und 900 PS größter Leistung eingehenden Erprobungen — zum Teil unter Kontrolle höherer Marine-

Abbild. 5.



Elektra-Dampfturbine.

baubeamten — unterworfen worden, nach deren Ergebnis ein Fachmann wie Prof. Gutermuth von der Technischen Hochschule in Darmstadt die Schulzsche Zwischenregelung „eine praktisch bedeutsame Verbesserung der Druckturbinen" nennt, die „sich in vielen Fällen von ausgesprochenem wirtschaftlichem Vorteil erweisen wird".*) Die Versuchsturbine hatte vier Druck- mit je zwei Geschwindigkeitsstufen. Die erste Druckstufe besaß fünfzehn Düsen, die übrigen drei Druckstufen je achtzehn; die Düsen der ersten Stufe waren sämtlich einzeln absperrbar, während von den Düsen der anderen Stufen nur je zwölf abgesperrt werden konnten.

Die Versuche sollten in erster Linie den Einfluß der Zwischenregelung darlegen. Zu diesem Zwecke wurde bei einem Teil die Zwischenregelung betätigt, d. h. es

*) Vgl. „Zeitschrift des Vereins deutscher Ingenieure" vom 15. Januar 1910.

Digitized by Google

Versuchsnummer	Versuchszeit in Stunden	Leistung in KW	Wirkungsgrad des Generators η_g	Effektive Leistung in PS	Minutliche Umdrehungen	Offene Düsen in Stufe I	Offene Düsen in Stufe II bis IV	Dampfzustand, beobachtet: vor dem Ventil Dampfdruck kg/qcm	vor dem Ventil Temperatur °C	vor dem Ventil Überhitzung °C	vor Stufe I Dampfdruck kg/qcm	vor Stufe I Temperatur °C	vor Stufe I Überhitzung °C	vor Stufe II Dampfdruck kg/qcm	vor Stufe II Temperatur °C	vor Stufe II Überhitzung °C
1–3	1½	354,5	0,902	535	2200	9	16	13,64	294	102	13,33	298	106	3,3	220	92
4–6	1½	171,5	0,855	273	2200	5	7	13,8	291	98	13,5	296	103	3,35	216	79
7–9	1½	172	0,854	274	2200	5	18	14	289	95	13,7	294	101	1,43	188	79
10–11	1	175	0,854	278	2200	9	16	13,93	292	99	8	291	122	1,86	217	100
12–13	1	177	0,861	279	2200	5	10	14	290	96	13,3	295	104	2,45	204	78
14	½	82,5	0,760	148	2200	3	6	13,64	287	94	13,6	292	99	2,1	173	52
15	½	95,5	0,780	167	2200	9	18	13,77	291	98	5,6	286	130	—	194	97
16	½	76	0,752	138	2184	3	18	13,70	293	100	13,7	298	105	—	175	82
17	½	40	0,595	91	2180	2	6	13,74	291	98	13,74	294	100	1,25	175	69
19–20	1	43,5	0,830	71	1089	2	6	13,8	295	102	13,8	295	102	1,44	187	77
21–22	1	37,5	0,830	62	1103	2	18	13,9	284	91	13,8	290	97	—	194	100
23	½	74	0,860	117	1300	3	18	13,8	288	95	13,8	293	100	—	197	104
24	½	81	0,860	128	1305	3	6	14	289	95	14	294	100	2,2	204	81
25	½	171	0,875	266	1750	5	10	13,7	293	100	13,7	297	104	2,56	209	83
26	½	177	0,880	273,5	1749	5	18	13,8	297	104	13,9	302	109	1,55	201	89
27	½	266	0,895	405	1974	7	14	13,5	297	105	13,5	301	109	2,83	216	85
28	½	260	0,895	395	1974	7	18	13,1	292	101	13,1	295	105	2,2	206	83
29	½	446,5	0,905	672	2183	11	18	13,8	284	91	13,4	285	97	3,8	213	72
1a	2	402	0,905	604	2104	11	18	13,2	192	—	12,35	192	—	3,58	139	—
2a	2	195	0,860	309	2220	6	12	13,4	189	—	12,6	187	—	2,57	128	—
3a	1½	83,5	0,755	151	2182	3	9	13,4	187	—	13,4	191	—	1,45	114	—
4a	½	33	0,560	81	2242	2	6	13,3	188	—	12,5	188	—	1,15	109	—
5a	1	395,5	0,910	592	2220	11	18	13,44	297	105	12,2	302	112	3,32	230	94
6a	½	192	0,860	304	2207	5	12	13,7	285	92	13,7	291	96	2,3	197	75
7a	½	189,5	0,860	300	2240	15	18	13,4	285	93	5,2	281	128	1,84	223	106
8a	½	190,5	0,860	301	2214	5	18	13,9	288	95	13,6	293	98	1,5	190	80
9a	½	87	0,755	156	2240	3	9	14,1	276	82	13	287	94	1,36	175	68
10a	½	87,5	0,760	157	2211	3	18	13,8	285	92	13,7	291	98	—	169	76
11a	½	33	0,560	80	2231	2	6	14	271	77	10,7	274	92	1,04	165	65
12a	½	130,5	0,890	200	1500	5	8	14	287	93	11,6	292	107	2,55	213	86

Digitized by Google

Dampfzustand, beobachtet:									Dampfverbrauch für die		Theoretisch ausnutzbares Wärmegefälle H_o	WE/PS-Stunden $D_e \cdot H_o$	Effektiver Wirkungsgrad $\eta_e = \frac{637}{D_e H_o}$	Versuchsnummer
vor Stufe III			vor Stufe IV			im Abdampfraum								
Dampfdruck	Temperatur	Überhitzung	Dampfdruck	Temperatur	Überhitzung	Dampfdruck	Temperatur	Überhitzung	KW-Stunde	PS-Stunde D_e				
kg/qcm	°C	°C	kg/qcm	°C	°C	kg/qcm	°C	°C	kg	kg	WE			
1,21	166	61	0,37	99	25	0,097	45,5	—	9	6	198	1190	0,53	1—3
1,36	176	68	0,47	116	37	0,091	52	8	10,7	6,75	200	1350	0,47	4—6
0,61	155	69	0,19	83	24	0,099	61	16	10,5	6,63	198	1320	0,48	7—9
0,73	163	72	0,22	94	32	0,10	58	12	11,1	7	199	1395	0,46	10—11
1,05	159	58	0,34	101	29	0,097	50	5	10	6,35	199	1265	0,50	12—13
1,13	124	22	0,32	73	—	0,099	45	—	13,45	7,52	196	1475	0,43	14
0,45	145	77	0,16	84	30	0,099	53	—	14,58	8,35	198	1655	0,385	15
0,36	143	70	0,15	92	38	0,097	64	20	14,65	8,1	198	1605	0,40	16
0,61	141	55	0,22	93	31	0,10	56	11	18,8	8,23	198	1630	0,39	17
0,63	163	76	0,24	119	55	0,093	61	16	17,1	10,42	201	2085	0,31	19—20
0,25	160	95	0,13	124	73	0,10	82	36	20,3	12,40	196	2430	0,26	21—22
0,36	157	84	0,13	112	62	0,094	83	40	14,72	9,32	199	1855	0,34	23
0,97	170	71	0,35	126	54	0,094	76	34	13,7	8,68	199	1735	0,37	24
1,02	170	70	0,35	113	40	0,093	67	25	16,68	6,67	200	1375	0,465	25
0,66	162	74	0,21	100	40	0,095	70	25	10,48	6,78	201	1360	0,47	26
1,65	173	60	0,35	101	29	0,096	55	12	9,48	6,24	200	1250	0,51	27
0,87	162	67	0,26	97	31	0,096	54	12	9,53	6,27	198	1240	0,51	28
1,41	167	58	0,41	97	22	0,098	46	—	9,14	6,07	196	1190	0,53	29
1,33	108	—	0,41	75	—	0,088	43	—	10,4	6,93	179	1240	0,51	1a
1,04	100	—	0,33	70	—	0,068	37	—	11,63	7,36	186	1370	0,46	2a
0,68	89	—	0,22	61	—	0,067	37	—	14,32	7,96	186	1480	0,43	3a
0,61	86	—	0,20	59	—	0,060	36	—	22,5	9,26	190	1760	0,36	4a
1,23	182	76	0,36	96	23	0,076	41	—	8,82	5,90	207	1220	0,52	5a
0,88	181	85	0,28	90	23	0,056	41	7	9,28	5,86	212	1240	0,51	6a
0,70	179	91	0,21	99	39	0,056	45	11	10,92	6,92	212	1465	0,43	7a
0,61	179	93	0,19	83	25	0,055	43	9	9,47	5,98	214	1280	0,50	8a
0,60	135	50	0,20	86	26	0,053	41	8	12,2	6,55	213	1395	0,455	9a
0,35	135	63	0,11	73	26	0,054	48	14	12,68	7,08	213	1510	0,42	10a
0,50	135	54	0,18	81	24	0,052	45	12	18,85	7,76	213	1650	0,39	11a
1,02	166	66	0,39	113	39	0,046	49	18	12,84	8,41	217	1823	0,35	12a

Digitized by Google

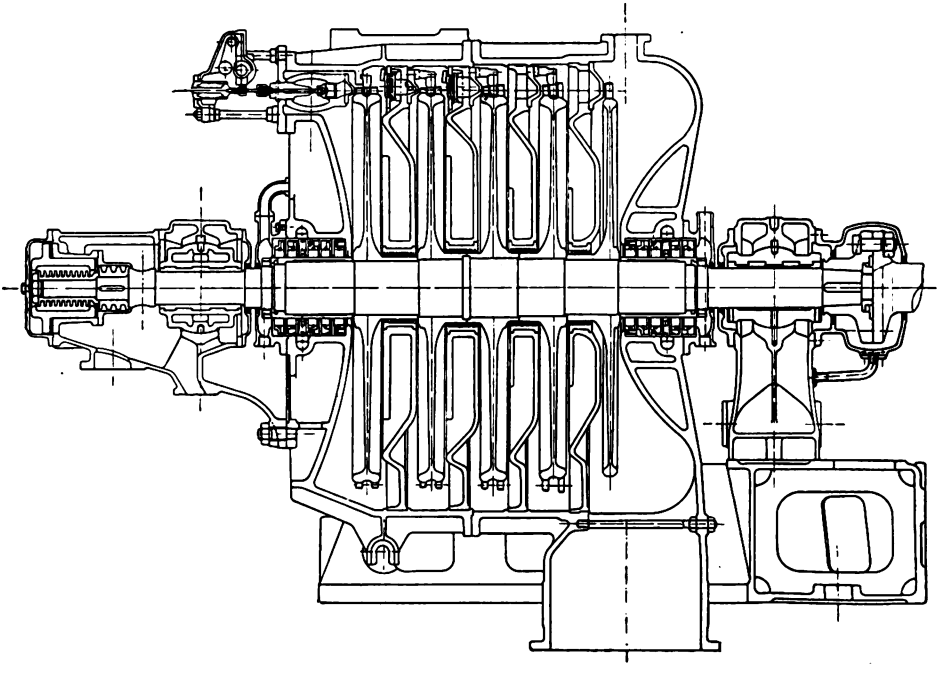
wurden in allen Stufen nur so viele Düsen offen gehalten, als zum Durchtritt der arbeitenden Dampfmenge erforderlich war; bei einem anderen Teil wurde dagegen nur die Düsenzahl der ersten Druckstufe entsprechend eingestellt, während die Düsen der übrigen Stufen ganz geöffnet waren. Bei beiden Versuchsreihen wurde die Eintrittsspannung etwa gleich hoch gehalten; bei einigen weiteren Versuchen wurde dann jedoch durch Drosselung des Hauptabsperrventils auch der Dampfdruck vor dem Eintritt in die Turbine erniedrigt, um auf diese Weise den Einfluß der bei anderen Turbinensystemen vielfach üblichen Drosselregelung festzustellen.

Die Ergebnisse der Versuche nach Gutermuth sind in der vorstehenden Tabelle zusammengestellt.

Die Tabelle läßt den günstigen Einfluß der Zwischenregelung auf den Dampfverbrauch bei verringerter Leistung klar erkennen; sowohl bei Nichtbenutzung der Zwischenregelung als auch bei Drosselung des Eintrittsdampfes waren die Dampfverbrauchswerte nicht unbedeutend höher, als wenn die Düsenzahl der zweiten bis vierten Stufe dem Arbeitsdampfe entsprechend richtig eingestellt war. Dieser günstige Einfluß der Zwischenregelung trat umsomehr hervor, je mehr die Turbinenleistung vermindert wurde.

Auf Grund dieser Erprobungen hat die deutsche Marineverwaltung der Aktiengesellschaft Weser für das Linienschiff „Thüringen" vier Schulz-Turbinen zum Dynamoantrieb in Auftrag gegeben, für die folgende Garantien übernommen worden sind:

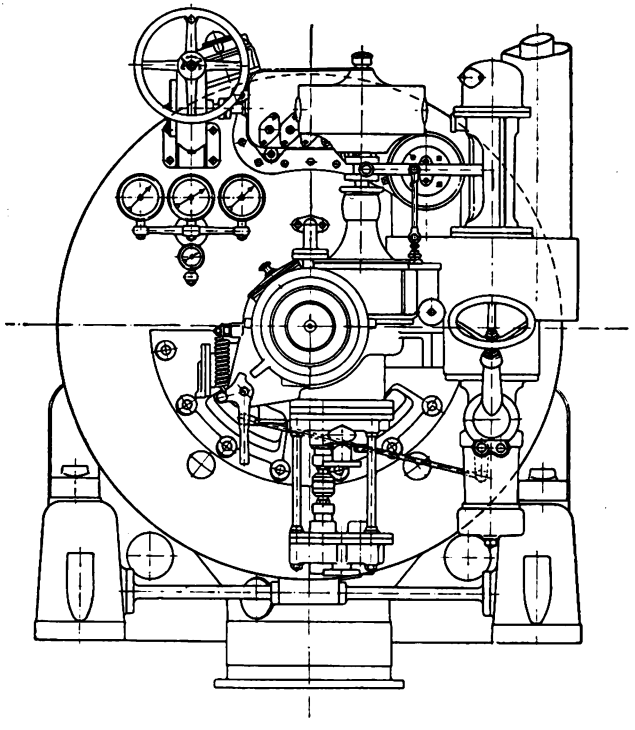
Abbild. 6.



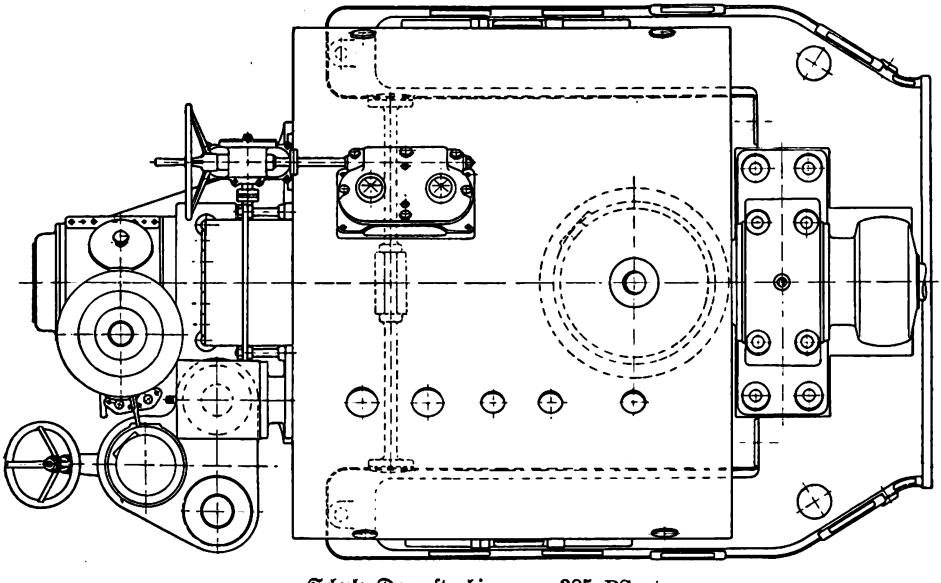
Schulz-Dampfturbine von 385 PS.

Digitized by Google

Abbild. 7.



Abbild. 8.



Schulz-Dampfturbine von 385 PS.

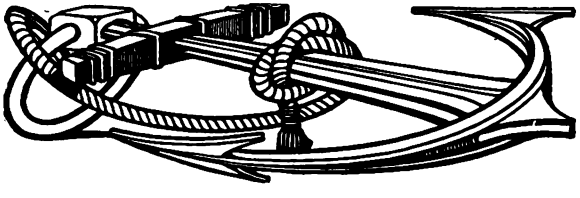
Digitized by Google

Leistung 385 PS bei 2000 minutlichen Umdrehungen, stündlicher Dampfverbrauch für Volleistung 7,15 kg/PS bei 12 kg/qcm Eintrittsspannung, gesättigtem Dampf und 90 Prozent Vakuum im Abdampfstutzen, stündlicher Dampfverbrauch für 1 KW bei Vollast 11 kg, bei Halblast 13,5 kg. — Die Konstruktion dieser Turbinen ist in Abbild. 6 bis 8 dargestellt.

Eine wesentlich größere Dampfturbine des Systems Schulz zeigt Abbild. 9. Dieses Aggregat ist für die Kaiserliche Werft zu Kiel-Gaarden bestimmt und soll 3250 PS (entsprechend 2250 KW des Generators) bei 1500 minutlichen Umdrehungen leisten. Als Dampfverbrauch für Vollast ist garantiert: 6,1 kg Dampf stündlich für 1 KW bei 13,5 kg/qcm Dampfüberdruck, 290° C Dampftemperatur vor dem Anlaßventil und 96 Prozent Vakuum im Abdampfstutzen der Turbine. Für drei Viertel der Vollast ist ein stündlicher Dampfverbrauch von nicht mehr als 6,35 kg, für die Hälfte der Vollast ein solcher von nicht mehr als 6,85 kg und für ein Viertel der Vollast endlich ein solcher von nicht mehr als 8,65 kg für 1 KW zugesichert worden.

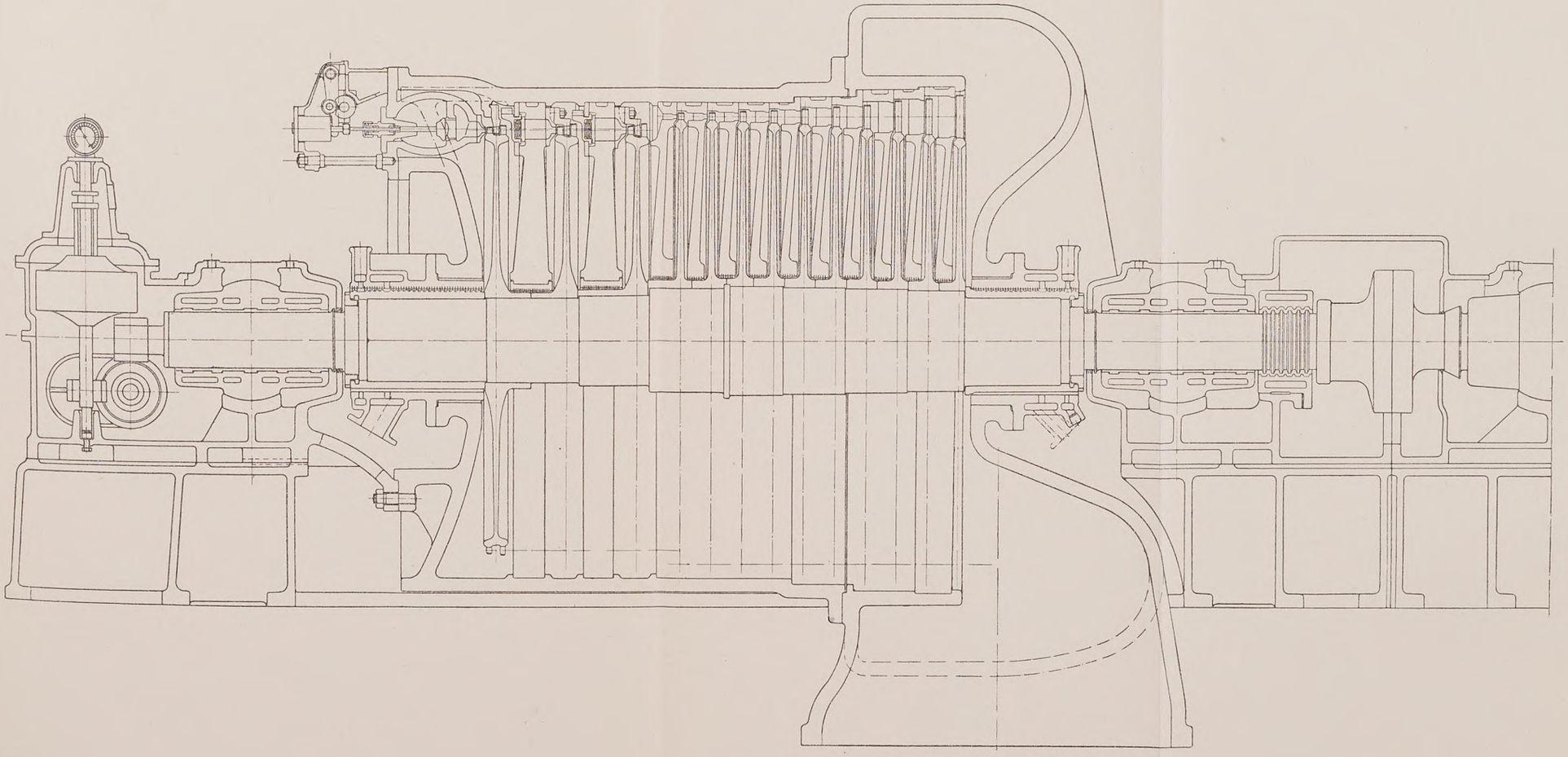
Es scheint nicht ausgeschlossen, daß späterhin Dampfturbinen dieses Systems, trotzdem ihnen infolge Anordnung der Zwischenregelung der Vorwurf einer gewissen Kompliziertheit nicht erspart werden kann, nach entsprechender Abänderung — Ausbildung als Trommelturbine im Niederdruckteil — auch für den Antrieb von Schiffen in Betracht kommen können.

La.



Digitized by Google

Abbild. 9.



Schulz-Dampfturbine von 3250 PS.

Digitized by Google

Digitized by Google

Die französische Marine zur Zeit Colberts.

Zur Zeit der Ernennung Colberts zum Marine- und Handelsminister stand die französische Marine auf sehr tiefer Stufe. Durch seine hervorragende Finanzpolitik gelang es ihm in kurzer Zeit, dem Lande bedeutende Kapitalien zuzuführen, die er zum großen Teil zur Schaffung und Entwicklung einer leistungsfähigen Kriegs- und Handelsmarine verwendete. Mit ungeheueren Kosten wurden die Häfen und Werften verbessert und erweitert, der Bau und Ankauf neuer Handelsschiffe durch Prämien gefördert, die Zahl der Kriegsfahrzeuge bis auf 300 erhöht. Die Ausbildung des Personals und die Beschaffenheit des Schiffsmaterials waren bald mustergültig für die Marinen der damaligen Zeit.

Einen genaueren Einblick in die Verhältnisse der französischen Kriegsmarine unter Colbert und einen Begriff von der umfassenden und weitausschauenden organisatorischen Tätigkeit dieses bedeutenden Mannes gewährt eine im Jahre 1689 herausgegebene Dienstanweisung: „Ordonnance de Louis XIV. pour les armées navales et arcenaux de Marine“*), der die nachstehenden Angaben entnommen sind.

Schiffsmaterial.

Die Flotten der damaligen Zeit waren nicht durchweg stehende Flotten im heutigen Sinne. Für kriegerische Unternehmungen wurden Kauffahrer gechartert, armiert und mit den wenigen, wirklich vorhandenen Kriegschiffen zu einer Flotte vereinigt, so daß von einer fertigen Kriegsflotte in Friedenszeiten nicht die Rede sein konnte. Abgesehen von dem großen Zeitverlust, der bei der Zusammenstellung solcher Flotten entstand, entsprachen aber auch die Handelsschiffe nicht in jeder Weise den an sie gestellten Anforderungen hinsichtlich der Widerstandsfähigkeit des Materials, ihrer Manövriereigenschaften und der Aufstellung einer hinreichenden Armierung. Auch auf den größten Handelsschiffen konnte man kaum mehr als 30 Kanonen unterbringen, während ein Kriegschiff 1. Ranges ungefähr 100 führte. Deshalb sorgte Colbert zuerst für den Bau guter, brauchbarer Kriegschiffe. Zu diesem Zwecke wurde eine aus mehreren Flagg- und Stabsoffizieren bestehende Baukommission gebildet, die für die Neukonstruktion, die Reparaturen und den Umbau von Kriegschiffen verantwortlich war. Ihr unterstanden sämtliche im Dienst befindlichen Kriegschiffe in schiffbaulichen Fragen; alle in dieser Hinsicht gemachten Verbesserungsvorschläge unterbreitete man ihr zur Beurteilung. So war sie in der Lage, die gewonnenen Erfahrungen bei den Neubauten zu verwerten. Den Bau der Schiffe übergab man teils Privatwerften, teils den mit großen Kosten erweiterten Staatswerften. Nach den von der Kommission aufgestellten Plänen hatten diese zuerst ein Holzmodell im Quer- und Längsschnitt herzustellen und dann mit einem Kostenanschlag zur Begutachtung einzureichen. Fiel diese zur Zufriedenheit aus, so wurden die Pläne und Modelle dem König zur endgültigen Genehmigung unterbreitet.

*) Die Schreibweise der hier vorkommenden französischen Ausdrücke entstammt der »Ordonnance«.

Digitized by Google

Die Schiffe waren je nach ihrem Deplacement und ihrer Verwendung eingeteilt in Schiffe 1. bis 5. Ranges, Brander, Mörserboote*) und Transportschiffe. Der Tonnengehalt der erstgenannten Schiffe schwankte zwischen 2200 und 400 Tonnen, der der Brander zwischen 250 und 200 Tonnen und der der Transportschiffe zwischen 600 und 250 Tonnen.

Die Größenverhältnisse der Kriegschiffe werden durch folgende Tabelle veranschaulicht:

Schiffsklasse	Länge	Breite	Tiefe
Schiffe 1. Ranges	163 Fuß	44 Fuß	20 1/3 Fuß
" 2. " **)	150 "	41 "	19 "
	146 "	40 "	18 1/4 "
" 3. " **)	140 "	38 "	17 1/2 "
	136 "	32 1/2 "	14 1/2 "
" 5. "	110 "	27 1/2 "	14 "

Die Schiffe waren Dreidecker, das Deck bedeutend höher als das Galion, hatten drei vollgetakelte Masten, deren Segel (Untersegel, Marssegel, Bramsegel) nach damaligem Brauch sehr bauschig waren. Die Stelle des heutigen Besans vertrat ein großes Lateinsegel; ein kleiner Mast auf dem Bugspriet mit zwei Raasegeln vervollständigte die Takelage. Als Ankergeschirr führten die großen Schiffe zwei Anker von 6000 Pfund, drei von 5000 Pfund und mehrere kleine von etwa 4000 Pfund mit zugehörigem Ankertauwerk. Jedes Schiff hatte außerdem zwei bis drei Beiboote, die, zwischen den Masten aufgestellt, mit Takeln aus- und eingesetzt wurden.

Die Mannschaft schlief in Hängematten in den einzelnen Decks, während den Offizieren besondere Kammern unter der Kampagne zur Verfügung standen.

Die Artillerie setzte sich aus Bronze- und gußeisernen Kanonen verschiedenen Kalibers zusammen und war in den Breitseiten auf den einzelnen Decks, auf der Kampagne und auf der Back aufgestellt. Mit Bronzekanonen allein wurden nur die kampfkräftigsten Schiffe ausgerüstet. Alle anderen erhielten je nach Wert und Größe Bronze- und gußeiserne Kanonen.

Die Herstellung des gesamten Geschützmaterials lag in den Händen zweier Privatgießereien in Toulon und Rochefort. Als Material für Bronzekanonen verwandte man hauptsächlich schwedisches Rosettenkupfer mit Eisen- und Zinnlegierungen. Die Kanonen wurden bei ihrer Ablieferung einer besonderen Prüfung hinsichtlich Material und Lafettierung unterzogen, die mit verschiedenen Schießversuchen endete. Das Gewicht der Ladung hierbei betrug bei schweren Kalibern 2/3 bis 3/4 des eigentlichen Gewichts; bei leichteren Kalibern nahm man das Normalgewicht. Nach zweimaligem Abfeuern wurde das Rohrinnere abgeleuchtet und untersucht. Zeigten sich

*) Die Mörserboote (galiots a mortiers) von ungefähr gleicher Größe wie die Brander hatten an Bord 2 Mörser, die Brand- und Sprenggeschosse von über 100 Pfund gegen die feindlichen Schiffe schleuderten. Die Boote wurden von den Franzosen zum ersten Male mit gutem Erfolge im Jahre 1682 vor Algier verwendet.

**) Die 1. und 2. Klasse hatten zwei Größen.

Digitized by Google

keine Risse, Sprünge und dgl., so wurde das Geschütz abgenommen, im anderen Falle wieder zurückgegeben.

Die Armierung der einzelnen Schiffsklassen läßt sich aus folgender Tabelle ersehen:

Schiffsklasse	1. Ranges	2. Ranges	3. Ranges	4. Ranges	5. Ranges	Transporter	Brander
Bronzekanonen:							
36-Pfünder . . .	28	—	—	—	—	—	—
24- = . . .	—	12	6	—	—	—	—
18- = . . .	26	—	—	4	—	—	—
12- = . . .	24	14	14	—	—	—	—
8- = . . .	—	—	—	8	6	—	—
6- = . . .	22	22	10	—	6	—	—
4- = . . .	—	6	—	4	—	—	—
Eisenkanonen:							
18-Pfünder . . .	—	14	16	—	—	—	—
12- = . . .	—	12	10	16	—	4	—
8- = . . .	—	—	—	12	12	—	—
6- = . . .	—	—	—	—	—	14	6
4- = . . .	—	—	4	—	12	—	—

Musketen, Piken, Hellebarden, Partisanen, Säbel und Äxte vervollständigten die Waffenausrüstung der Schiffe.

Nachfolgende Tabelle gibt einen Aufschluß über die Ausrüstung der einzelnen Fahrzeuge mit Pulver und Munition:

Schiffsklasse	1. Ranges	2. Ranges	3 Ranges	4. Ranges	5. Ranges	Transporter	Brander
Pulver pro Geschütz der Schlachtschiffe: 60 Schuß pro Geschütz der Transporter und Brander; 30 Schuß. Pulver für Handwaffen	49 600 Pfund	32 223 Pfund	26 580 Pfund	15 723 Pfund	8796 Pfund	2350 Pfund	670 Pfund
Vollkugeln:	Stück						
36-Pfünder . . .	1680	Stück	Stück				
24- = . . .	600	720	360	Stück			
18- = . . .	1560	840	960	240	Stück	Stück	
12- = . . .	1440	1560	1440	960	200	120	
8- = . . .	1100	1440	500	1200	1800	—	Stück
6- = . . .	880	1100	400	900	360	420	180
4- = . . .	200	880	160	240	720	—	—
1- = . . .	1000	200	600	400	300	—	—

Digitized by Google

Schiffsklasse	1. Ranges	2. Ranges	3. Ranges	4. Ranges	5. Ranges	Transporter	Brander
	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück	Stück
Kettenkugeln	300	1000	200	150	100	—	—
Kartätschen	400	300	200	160	120	80	—
Halbkugeln*)	500	460	300	250	200	100	30
Lunten	2000	1500	1000	800	600	200	200
1zöllige Bleikugeln für Musketen	Pfund 1500	Pfund 1100	Pfund 900	Pfund 700	Pfund 500	Pfund 30	Pfund 30

Indienststellung und Außerdienststellung der Kriegschiffe.

Die Kriegschiffe lagen in Friedenszeiten vollständig abgetakelt in einem der drei Kriegshäfen Toulon, Rochefort oder Havre de Grace. Material und Inventar befand sich in den Schiffskammern; Geschütze, Handwaffen, Geschosse und Pulver waren in den Marinearsenalen und Pulverhäusern untergebracht. An Bord der Schiffe wohnten nur wenige Leute als Wachpersonal, die unter Aufsicht des Hafenkapitäns standen. Bei Mobilmachung besichtigte zuerst eine Kommission, zu der auch die künftigen Schiffsoffiziere und Detailunteroffiziere gehörten, die Schiffe, um sich über deren Zustand zu unterrichten und zugleich die notwendigen Reparaturen, Docken usw. in die Wege leiten zu können. Nebenher ging die Indienststellung und Ausrüstung der Schiffe mit dem inzwischen eingetroffenen Schiffspersonal. (Über Personal siehe weiter unten.) Bei kriegerischen Unternehmungen in Europa wurde im allgemeinen für 6 Monate gerüstet.

Nach Beendigung des Krieges desarmierten die Schiffe wieder und entließen die Mannschaften. Sämtliche Waffen (außer Lafetten) und die Munition wurde wieder an das Marinearsenal zurückgegeben; alles Übrige, darunter Masten, Segel und Raaen, wurde wohlkonserviert in den Schiffskammern untergebracht. An Bord blieb nur ein Wachkommando, das für die Sicherung gegen Feuersgefahr, Reinhaltung des ganzen Schiffes, Auswechseln des Ballastes, Erneuern der Wasservorräte und Ausführung kleinerer Reparaturen zu sorgen hatte. Einmal jährlich fand außerdem noch eine gründliche Bodenreinigung des Schiffes statt.

Seeoffizierkorps.

Ein ständiges Seeoffizierkorps gab es vor der Zeit Colberts nicht. Die vom König bei irgend welchen kriegerischen Unternehmungen ernannten Flottenführer waren nicht immer Seeleute von Beruf, sondern sie wurden infolge ihrer Geburt oder hohen Stellung auf diesen Posten berufen. Sie wählten sich nach eigenem Gutdünken ihre Unterführer aus älteren Kriegschiffs- oder auch Handelsschiffskapitänen. Diesen wiederum stand es frei, ihr Personal vom Offizier bis zum Matrosen herab selbst anzuwerben. War der Krieg zu Ende, so hörte auch die Dienstverpflichtung dieser angeworbenen Leute auf, und man entließ sie. Diesem Mangel schuf Colbert vor allen Dingen Abhilfe; denn für die Gründung einer leistungsfähigen Kriegsmarine brauchte er ein gut

*) Durch Stangen oder Ketten verbunden.

Digitized by Google

geschultes Offizierkorps. Er organisierte das Ersatzwesen und regelte die Heranbildung der Seeoffiziere, indem er ein Aspirantenkorps (gardes de marine) gründete, in das nur Söhne hoher, angesehener Familien eintreten durften. Jährlich einmal wurden etwa 200 dieser Aspiranten einberufen, die man alsdann zu ihrer Ausbildung auf die drei Kriegshäfen Toulon, Rochefort und Havre de Grace verteilte, wo sie einem hierzu besonders kommandierten Seeoffizier unterstanden. Sie waren in mehrere Korporalschaften unter Führung je eines alten, bewährten Unteroffiziers eingeteilt und wohnten in Bürgerquartieren. Ihr Dienst begann je nach der Jahreszeit morgens um 6 Uhr oder 7 Uhr mit einer Messe. Hieran schloß sich sodann ein zweistündiger Unterricht in dem Marinearsenal, der sich abwechselnd auf Schreiben, Zeichnen, Mathematik, Fortifikation und Navigation erstreckte. Die darauf folgenden zwei Stunden wurden auf Turnen, Tanzen und Fechten verwandt. Der Nachmittagsdienst begann um 1 Uhr und umfaßte Infanteriedienst, Schiffsbaulehre und Artillerieexerzieren. Den Schluß bildete dann ein informatorischer Rundgang durch die Arsenale.

Die Aspiranten wurden außerordentlich streng behandelt. Wer dem Dienst ohne Erlaubnis fernblieb, galt als Deserteur. An den Toren der Arsenale waren Posten aufgestellt, um eine Entfernung der Zöglinge zu verhindern. Dieses scharfe Vorgehen mag bei der leichten Dienstauffassung der Aspiranten begründet gewesen sein. Nach einem monatlich über die Leistungen und das Verhalten der Aspiranten eingereichten Bericht wurde über ihren weiteren Verbleib in der Marine entschieden.

Nach Beendigung des Landkursus wurden die Aspiranten an Bord eingeschifft, wo sie den Dienst eines Matrosen zu tun hatten und die Löhnung eines solchen erhielten. Ein täglich stattfindender vierstündiger Unterricht in Navigation, Segel-, Artillerie- sowie Infanterieexerzieren diente zu ihrer weiteren Fortbildung. Je nach Bedarf und Leistungen fand die Beförderung zum Leutnant (enseigne) statt. Die nächsthöheren Rangklassen waren Oberleutnant (lieutenant) und Kapitän.

Neben der Ausbildung der Mannschaft in allen Dienstzweigen versahen die Offiziere an Bord den Wachdienst. Durchschnittlich gingen sie zu vier Hafen- oder Seewache. Ihre Ausbildung im Fahren war dem Kommandanten besonders zur Pflicht gemacht. Nachts mußten die Offiziere zweimal auf ihrer Wache Ronde gehen, worüber sie am nächsten Morgen dem Kommandanten eine schriftliche Meldung einzureichen hatten. Jeder Offizier führte ein eigenes Navigationsberechnungsbuch, in das er täglich das von ihm berechnete Besteck eintrug. Die notwendigen Instrumente, Bücher, Tabellen mußte er selbst beschaffen. Am Schlusse der Reise wurden die Berechnungsbücher nebst einer vom Kommandanten ausgeschriebenen Qualifikation einer besonderen Kommission eingereicht, die nun über die weitere Verwendung und Beförderung eines jeden Offiziers entschied.

Täglich einmal war unter Aufsicht des Kommandanten Segelexerzieren. Die jüngeren Offiziere wurden dabei abwechselnd zur Leitung herangezogen, um die nötige Praxis im Kommandieren zu erhalten. Den Schluß bildete eine eingehende Kritik des Kommandanten über das Manöver.

Nach der Außerdienststellung der Schiffe wurden die Offiziere in Landstellen, in den Arsenalen oder als Wachoffiziere auf den Wachtschiffen verwandt. Sie hatten außerdem, wenn es ihr Dienst erlaubte, an den schon bei der Aspirantenausbildung

Digitized by Google

erwähnten Schulkursen in den Arsenalen teilzunehmen, wo für sie besondere Kurse mit verschiedenen Klassen eingerichtet waren, in denen sie je nach ihren Kenntnissen unterwiesen wurden. Der Unterricht erstreckte sich neben den Anfangsgründen der Mathematik, Navigation und Artillerie auch auf sphärische Trigonometrie, höhere Mathematik, Kompaßlehre, Meteorologie und die gesamte Waffenlehre. Am Schluß der Ausbildung fand ein Examen statt. Diejenigen Offiziere, welche es bestanden, waren von weiterer Teilnahme an dem Unterricht auf die Dauer von 3 Monaten befreit, mußten sich daraufhin aber nochmals einer Prüfung unterziehen, von deren Ergebnis die Verpflichtung zum weiteren Schulbesuch abhing.

Organisation.

Die französische Seemacht teilte sich in zwei Flotten, die des Mittelmeeres (Levant) und die an den atlantischen Küsten (Ponant), eine jede unter dem Befehl eines Vizeadmirals. Eine Flotte wiederum gliederte sich in zwei Geschwader, kommandiert von je einem Geschwaderchef. An der Spitze der ganzen Marine stand der „Admiral von Frankreich". In Friedenszeiten verwendete man diese Flaggoffiziere als Stationschefs, Werftdirektoren oder Hafenkapitäne in den einzelnen Kriegshäfen. Den Vizeadmiralen an Rang und Stellung ebenbürtig standen zwei Generalleutnants, die merkwürdigerweise auch in See deren Stelle bei Ausfällen vollauf einnahmen. Ihre eigentliche Obliegenheit bildete die Armierung und Ausrüstung der Kriegschiffe. Bei Fragen über Neubau oder Umänderungen von Schiffen hatten sie ihre Stimme abzugeben und die Pläne zu prüfen. Dem Generalleutnant direkt untergeben waren je ein Major und mehrere Aides-majors (Kapitänsrang); zu deren besonderem Dienst gehörte der gesamte Wachdienst an Bord und im Hafen und die gute sachgemäße Ausbildung der Seesoldaten; bei Landungsmanövern befehligten sie das Landungskorps. In der Flotte war der Major auf einem Geschwaderflaggschiffe eingeschifft, während die Aides-majors sich auf die übrigen Schiffe verteilten.

Aus den vielen Vorschriften, welche die „Ordonnance" für den Kommandanten eines Schiffs enthielt, sei folgendes hervorgehoben: Bei Vornahme von größeren Reparaturen, Docken, Kalfatern hatte der Kommandant stets während der Arbeitszeit persönlich zugegen zu sein. Durch entsprechende Rundgänge mit seinen Detailunteroffizieren sollte er sich nach der Indienststellung so schnell wie möglich eine gründliche Kenntnis des ganzen Schiffes aneignen. Von diesem Tage an wohnte er auf dem Schiffe und durfte sich auch nachts nicht für längere Zeit entfernen. Er trug die Verantwortung für die Ausbildung seiner Offiziere und Mannschaften nach den erlassenen Vorschriften. Jedes Handelsschiff, dem er auf See begegnete, mußte angehalten werden, um die sich etwa unter der Mannschaft befindenden Franzosen, welche sich dem Dienst entzogen hatten, an Bord zu nehmen zur späteren Aburteilung durch die Behörde. (Siehe Aushebung.) Sein besonderes Augenmerk sollte er auf einen sparsamen Verbrauch von Pulver, Wasser und Lebensmitteln richten. Falls bei einer militärischen Unternehmung der Proviant zur Neige ging, durfte er zur Neuverproviantierung erst 14 Tage vor dem voraussichtlichen gänzlichen Aufbrauch der Rationen einen Nothafen anlaufen. War er zur Begleitung von Handelsschiffen kommandiert, so war ihm bei Strafe der Entlassung verboten, für diesen Dienst

Digitized by Google

Besatzungsetat von Schiffen 1., 3. und 5. Ranges nebst Angabe der monatlichen Gebührnisse von Offizieren und Mannschaften.

	1. Ranges		3. Ranges		5. Ranges	
1. Schiffe						
2. Gesamtstärke	800 Mann		350 Mann		150 Mann	
Offiziere:*)	Anzahl	Livre††)	Anzahl	Livre	Anzahl	Livre
Kapitän	1	300	1	300	1	300
2. Kapitän	1	300		—		—
Oberleutnant	1	100	1	100	1	100
2. Oberleutnant	1	100		—		—
Leutnant	1	50	1	50	1	50
2. Leutnant	1	50	1	50		—
Geistliche	1	30	1	30	1	30
Arzt	1	75	1	50	1	50
Zahlmeister	1	50	1	50	1	45
Deckoffiziere und Unteroffiziere: Gesamtanzahl:	112		67		35	
Oberbootsmann (maistre)	1	50	1	40	1	40
2. Oberbootsmann	1	45	1	36		—
1. Steuermann (pilote)	1	50	1	40	1	36
2. Steuermann	1	40	1	30	1	30
Steuermannsmaate	4	30	1	30		—
Bootsmann (contre maistre)	2	30	2	à 30	1	27
1. Feuerwerker (maistre canonier)	1	50	1	40	1	36
2. Feuerwerker	1	36	1	30		—
Geschützführer (canoniers)	15	à 21	8	à 21	4	à 21
	15	à 18	8	à 18	4	à 18
	20	à 16	8	à 16		—
1. Zimmermann (maistre charpentier)	1	40	1	36	1	36
2. Zimmermann	1	30	1	24		—
Meistersmaate (compagnons charpentiers)	5	à 15	2	à 30	2	à 18
Kalfater**) (maistre calfat)	1	30	1	24		—
Schirmann***) (bosseman)	2	à 24	2	à 24	1	24
Wachgänger (quartiers-maistres)	8	à 21	4	à 21	2	à 21
Bootssteurer (maistre de chaloupe)	2	à 24	2	à 21	1	21
" (maistre de canot)	1	21		—		—
Segelmacher (maistre voilier)	1	30	1	24	1	21
Segelmachersmaat (aide-voilier)	1	15		—		—
Büchsenmacher (armurier)	1	34	1	21	1	18
Büchsenmachersmaat (aide-armurier)	1	15		—		—
Wachtmeister†) (capitaine d'armes)	1	25	1	25		—
Hilfsarzt (second chirurgien)	1	30		—		—
Apotheker (apoticaire)	1	24	1	18		—
Sanitätsmaate (aides-chirurgiens)	2	à 18	2	à 15	1	15
Küchenpersonal (officiers du munitionaire)	8	à 16	6	à 16	4	à 16
Kommandantenburschen (valets du capitaine)	12	à 9	9	à 9	8	à 9
Matrosen (matelots) Gesamtanzahl:	436		189		78	
	218	à 15	95	à 15	39	à 15
	218	à 12	94	à 12	39	à 12
Soldaten (soldats) Gesamtanzahl:	252		94		37	
Sergeant (sergens)	7	à 15	3	à 15	2	à 15
Unteroffiziere (capouanse)	14	à 10,5	6	à 10,5	3	à 10,5
Gefreite (lauspesades)	14	à 9	6	à 9	3	à 9
Soldaten	217	à 7,5	79	à 7,5	29	à 7,5

*) Den Offizieren wurde monatlich für jeden Livre ihres Gehaltes als Beitrag für die Unterhaltung der Lazarette 6 Deniers abgezogen.

**) Eine Art Pumpenmeister.

***) 2. Bootsmann; besonders für Anker und Ketten verantwortlich.

†) Profoß; war auch für Instandhaltung sämtlicher Handwaffen verantwortlich.

††) 1 Livre = 20 Sous = 240 Deniers.

1 Livre = 0,80 ℳ, 1 Sous = 4 Pfennig, 1 Denier = 1/3 Pfennig.

Digitized by Google

Geld oder Geschenke von den betreffenden Schiffen anzunehmen. Im Kampfe mußte er Offiziere und Mannschaften zweckmäßig verteilen und sie durch persönlichen Mut und Tapferkeit begeistern.

Der gesamte Verwaltungsdienst in der Marine wurde von einem Intendanten mit dem Range eines Vizeadmirals und seinen Unterorganen, einem Commissaire-general, mehreren Commissaires und einer Anzahl Unterbeamten (Écrivain) verrichtet. Bei Streitigkeiten zwischen Offizieren hatte der Intendant zu vermitteln und zu schlichten; er war an Bord des Führerschiffes eingeschifft, und er und seine Kommissare hatten im Kampfe die Aufgabe, die Offiziere zu beobachten, um dann dem König einen eingehenden Bericht über deren Verhalten in der Schlacht einzureichen.

Aushebung von seemännischem Personal.

Vor der Zeit Colberts wurden die Mannschaften bei Mobilmachungen angeworben, unter Umständen auch mit Gewalt zum Dienst herangezogen. Colbert suchte diesem Mangel wenigstens bei dem seemännischen Personal dadurch abzuhelfen, daß er eine Art gesetzlicher Dienstpflicht schuf. Jede Provinz war in verschiedene Bezirke (Departements) eingeteilt. Die sämtlichen hier wohnenden Seeleute wurden, je nach Einwohnerzahl des Departements, in drei oder vier Klassen gegliedert. Jede dieser Klassen gehörte 4 Jahre lang der sogenannten Dienstklasse (classe de service) an und wurde bei einer Mobilmachung zum Dienste herangezogen. Ersatzkommissare führten eine genaue Liste über die gesamte ihrem Bezirk zugehörige seemännische Bevölkerung und hatten durch geeignete Bekanntmachungen die Leute der classe de service im Bedarfsfalle zu sammeln. In Friedenszeiten hielten sie jährlich zwei Kontrollversammlungen ab, zu denen jeder der hierzu Verpflichteten unter Androhung schwerster Strafen erscheinen mußte. Eine strenge Aufsicht über die in See gehenden Handelsschiffe verhütete, daß diese Leute sich durch Anheuerung ihrer Dienstpflicht entzogen. Je nach ihrer Seefahrtszeit und ihren Kenntnissen wurden die zum Dienst einberufenen Leute auf die einzelnen Schiffe gleichmäßig verteilt. Bei der Indienststellung leisteten sie den Eid auf Treue gegen den König und die Offiziere und auf Innehaltung sämtlicher Vorschriften. Von da ab standen sie unter militärischen Gesetzen, und dieser Zeitpunkt war für die Zuständigkeit der Gebührnisse maßgebend. Eben dieselben Grundsätze bestanden bei der Kommandierung der Unteroffiziere. Je nach ihrer bisherigen Verwendung in den Marinearsenalen, an den Artillerieschulen, als Besatzung auf den nicht in Dienst gestellten Schiffen oder nach ihrer sonstigen nichtmilitärischen Beschäftigung wurden auch sie gleichmäßig verteilt.

Anwerbung von Seesoldaten.

Eine gesetzliche Dienstpflicht für die nichtseemännische Bevölkerung gab es nicht. Die für den Sicherheitswachdienst an Bord notwendigen Seesoldaten hatte der betreffende Kommandant selbst anzuwerben. Zu diesem Zweck erhielt er für jeden Soldaten ein Handgeld von 30 Livre, das später auf den Sold in Anrechnung gebracht wurde. Das Alter der Seesoldaten schwankte zwischen 18 und 45 Jahren. Im Gegensatz zu den Matrosen trugen sie eine besondere Uniform, bestehend aus einem langen, bis an die Knie reichenden Rock von grauweißem, blau gefüttertem Tuch mit weißen Zinn-

Digitized by Google

knöpfen, einer blauen Sergehose mit Leinenfutter und einer blauen Mütze mit silberner Borte. Zur Ausrüstung gehörten ferner noch ein Paar Schuhe, zwei Hemden und zwei Halsbinden. Ein Säbel mit Gehänge und eine Muskete mit Patronengürtel vervollständigte sie. Die Anwerbung der Soldaten galt für 4 Monate. (Über Gebührnisse siehe vorstehende Tabelle.)

Desarmierung, Mannschaftsentlassung.

Nach Beendigung des Krieges stellten die Schiffe wieder außer Dienst, und man entließ die Besatzung nach ihrer Ablöhnung. Um zu jeder Zeit möglichst schnell Seesoldaten zur Hand zu haben, wurden von allen Schiffen 650 geeignete Soldaten als soldats gardiens für den Sicherheitswachdienst in den drei Kriegshäfen bei vollem Solde zurückbehalten. In Zügen zu je 60 — eingerechnet 1 Wachtmeister, 6 Unteroffiziere, 8 Gefreite und 2 Spielleute — standen sie unter dem Befehl eines Offiziers, der ihre gesamte Ausbildung leitete und auch für geeignete Ersatzgestellung bei Ausfällen zu sorgen hatte. Für die hierbei entstehenden Ausgaben erhielt er monatlich eine Extrazulage von 50 Livre.

Die Ausbildung erstreckte sich auf Wach- und Infanteriedienst, Exerzieren an den Geschützen der Küstenartillerie und Schießen. Durch Aussetzen von Geld- und Ehrenpreisen versuchte man das Interesse für den Schießdienst zu fördern. Diese Wachsoldaten trugen dieselbe Uniform wie die Seesoldaten an Bord. Die immer im voraus bezahlte Löhnung betrug:

Für einen Wachtmeister	125	Livre	für 3	Monate,
" " Unteroffizier	116	"	" 4	"
" " Gefreiten oder Spielmann . . .	98	"	" 4	"
" " Seesoldaten	36	"	" 4	"

Neben diesen soldats gardiens gab es noch eine andere Klasse Söldner, die im Bedarfsfalle schnell zur Stelle waren, die sogenannten soldats gardiens entretenus a la demie sold. Diese hatten ihren Wohnsitz in der Nähe der drei Kriegshäfen, standen zu je 50 unter Oberaufsicht eines Unteroffiziers und durften ihrer privaten Beschäftigung in ihrem Wohnsitz nachgehen. Monatlich einmal wurde über sie eine Kontrolle durch besonders hierzu kommandierte Offiziere ausgeübt. Alle 4 Monate war eine Einberufung in den betreffenden Kriegshäfen zum Empfang ihres Soldes (2 Sous 6 Deniers täglich) und zum Dienst für 3 Tage. Gegenüber der geringen Dienstleistung hatten sie neben dem Halbsold noch die besondere Vergünstigung, allen anderen Arbeitern in den Arsenalen vorgezogen zu werden. Bei Erkrankungen nahm sie das Lazarett wie jeden anderen aktiven Soldaten unentgeltlich auf.

Heranbildung von Geschützmannschaften und Geschützführern.

Der große Mangel an gut geschulten Geschützmannschaften und Geschützführern veranlaßte Colbert durch Einrichtung einer Art Artillerieschule auch schon in Friedenszeiten für den Bedarf Vorsorge zu treffen. Man zog alle 3 Wochen je 100 junge geeignete Leute der Dienstklasse, die lesen und schreiben konnten und auch schon längere Zeit zur See gefahren waren, zur Ausbildung auf diesen Artillerieschulen ein. Sie hatten 8 Tage lang hintereinander täglich Exerzierdienst, die übrige Zeit beschäftigte

Digitized by Google

man sie in den Kriegsarsenalen und entließ sie dann später, mit einem Zeugnis versehen, in die Heimat, um sie durch andere 100 Schüler zu ersetzen. Unter diesen 100 Leuten wurden 3 oder 4 besonders befähigte ausgesucht, die man zur Ausbildung zum Geschützführer noch weitere 4 Monate zurückbehielt. Neben dem Exerzieren an Geschützen verschiedenen Kalibers und der Teilnahme an mehreren Schießübungen erhielten diese Schüler auch noch theoretischen Unterricht über die gesamte Materialkunde, Schieß- und Pulverlehre.

Bei den Schießübungen, die an Land und auch von Bord aus abgehalten wurden, diente eine dunkele Scheibe, in der Mitte mit einem weißen Quadrat, als Ziel. Die Entfernung betrug 150 pas géometriques (240 m). Auch hier waren mehrere Geldpreise ausgesetzt. Treffer im Quadrat rechneten doppelt. Nach Beendigung dieser Ausbildung erhielten diese Geschützführer bei ihrer Entlassung ebenfalls ein Zeugnis. Auf diese Weise gelang es Colbert, in kurzer Zeit eine große Anzahl gut geschulter Geschützführer und Geschützmannschaften ohne große Kosten heranzubilden.

Verproviantierung der Schiffe.

Die Verproviantierung der Flotte lag in den Händen eines einzigen Lieferanten. Dieser erhielt vom Intendanten jährlich Anweisung, für wieviel Proviant er zu sorgen habe und wo und wann er ihn bereithalten solle. Er war außerdem vertragsmäßig verpflichtet, in Havre de Grace für zwei, in Brest für vier und in Toulon für sechs Schiffe 3. und 4. Ranges einen für 6 Monate ausreichenden Proviantvorrat abgabebereit auf Lager zu halten. Die Lebensmittel bestanden hauptsächlich aus Frischfleisch, Salzfleisch, Hartbrot aus Weizenmehl und verschiedenen Sorten Hülsenfrüchten sowie Rotwein, Apfelwein und Bier. Weißwein war streng verboten, ebenso der Bezug von Lebensmitteln aus dem Auslande. Bei Mobilmachung erhielt dieser Lieferant soviel Transportfahrzeuge und Hilfsmannschaften, als er bedurfte. Seinem Personal wurden die Proviantlasten übergeben; es hatte das sachgemäße Verstauen zu beaufsichtigen und blieb während der ganzen Reise an Bord. Der Proviant der Schiffe reichte im allgemeinen für 6 Monate, wobei man mit einem Verlust von 10 Prozent Hartbrot und 12 Prozent Wein während der ganzen Zeit rechnete. Bei längerer Ausdehnung der Reise erhielten je sechs Schiffe noch ein Proviantschiff als Begleitung.

Verpflegung der Offiziere und Mannschaften an Bord.

Die Verpflegung der Offiziere und Mannschaften an Bord war getrennt. Während die Offiziere selbst für ihren Unterhalt zu sorgen hatten, wozu ihnen eine besondere Kombüse mit dem entsprechenden Personal zur Verfügung stand, wurden die Mannschaften in ähnlicher Weise, wie es noch heute bei uns üblich ist, beköstigt. Für die Kosten der Unterhaltung des gesamten Offizierkorps erhielt der jeweilige Älteste besondere Tafelgelder, und zwar:

Vizeadmiral	1500	Livre monatlich,
Generalleutnant	800	" "
Geschwaderchef	460	Livre monatlich,
Kommandanten von Schiffen 1. und 2. Ranges	360	" "
Kommandanten von Schiffen 3. Ranges . . .	300	" "

Digitized by Google

Die Tafelgelder der Kommandanten der übrigen Schiffe waren entsprechend geringer.

Das Essen der Mannschaften wurde in einer besonderen Kombüse, zu der bei größeren Schiffen acht Mann Küchenpersonal gehörten, zubereitet. Die Hauptmahlzeit bestand aus Zusammengekochtem, wie Frischfleisch, Salzfleisch oder Fisch mit Gemüse in jeder Form. An Stelle der sehr teuren und nicht haltbaren Butter verwandten die Köche Olivenöl zur Bereitung der Speisen.

Die für den Tag notwendigen Lebensmittel wurden jeden Morgen unter Aufsicht eines Offiziers aus den sonst verschlossenen Lasten geholt und dem Koch zugeteilt. Der Küchenzettel für eine Woche war ungefähr folgender: Täglich erhielt der Mann 540 g Hartbrot und einen halben Liter Wein mit ebensoviel Wasser. Dienstags und Sonntags Hülsenfrüchte, Reis und 840 g Speck. (Das Gericht von Speck, Fleisch oder Fisch ist immer für eine Back von sieben Personen berechnet.) Donnerstags Gemüse und 3½ Pfund Rindfleisch; Mittwochs, Freitags und Sonnabends Gemüse und 840 g Fisch in verschiedener Zubereitung. Außerdem gab es täglich zum Abendbrot Gemüse.

Versorgung und Sanitätswesen.

Durch sein Rekrutierungssystem hatte Colbert in kurzer Zeit die Zahl der Dienstpflichtigen auf etwa 60 000 gebracht, von denen ein großer Teil in der angeführten Weise eine besondere kriegstechnische Ausbildung erhalten hatte. Er gebot jetzt über eine genügende Anzahl von gut geschulten Unteroffizieren und Mannschaften. Um die Lebensbedingungen dieser Leute möglichst günstig zu gestalten, schuf er eine Art Zivilversorgung sowie Witwen- und Waisenpensionen. Große Hospitale, unter seiner Leitung gebaut, nahmen invalide Mannschaften kostenlos auf, ja letztere erhielten sogar noch eine Löhnung in der Hälfte ihres bisherigen Soldes. Leute, die noch arbeitsfähig waren, fanden Arbeit in den Arsenalen und erhielten außer ihrem Halbsold noch Bezahlung ihrer Arbeitsleistung. Den Witwen und Waisen fiel vom Staat eine kleine Unterstützung, entsprechend dem Solde ihres verstorbenen Ernährers, zu. Ähnliche Vergünstigungen bestanden für die Offiziere durch Ausstellung eines Pensionsbriefes (brevet de pension).

Mehrere nach damaliger Anschauung mustergültig eingerichtete Lazarettschiffe begleiteten die Flotte auf ihren Fahrten. Sie hatten hohe, luftige Aufbauten und führten durchschnittlich hundert Krankenbetten. Das Krankenpersonal bestand aus drei Ärzten, mehreren Apothekern und Sanitätsunteroffizieren, Krankenwärtern, zwei Wäschern, einem Bäcker und verschiedenen Köchen. Für geeignete Instrumente und Medikamente war auf das beste Sorge getragen.

Jeder Kriegshafen besaß ein Lazarett, in dem ein Oberarzt und mehrere Ärzte beschäftigt waren. Hier fanden Offizieraspiranten, Mannschaften und Werftarbeiter Aufnahme. Kranke Offiziere blieben, wenn es die Krankheit erlaubte, in ihren Wohnungen, wurden aber ebenfalls unentgeltlich behandelt. Der Oberarzt hatte täglich zweimal unter Begleitung seiner Assistenzärzte und eines Apothekers die Kranken zu besuchen. Auf einer Tafel über dem Bette des Patienten standen dessen Name, die Krankheit und die ärztlichen Verordnungen vermerkt.

Digitized by Google

Kriegshäfen und Marinearsenale.

Zum besonderen Geschäftsbereich des Intendanten gehörte die gute Instandhaltung und Bewachung der Kriegshäfen und Arsenale. Die Häfen wurden öfters ausgelotet und ausgebaggert. Bei hohen Geldstrafen war es verboten, Schutt usw. in den Hafen zu werfen, ebenso sollten Gitter an den Abflußkanälen das Mitführen von Unrat verhindern.

Kein Schiff durfte mit feuergefährlichen Stoffen, wie Pulver, ungelöschtem Kalk, einlaufen, sondern mußte vorher auf Reede leichtern. Todesstrafe traf die Kommandanten der Kriegschiffe, falls sie beim Desarmieren nicht sofort die Pulvervorräte in die Pulverhäuser schaffen ließen. Gegen Feuersgefahr in den Häfen waren die umfassendsten Maßnahmen getroffen, so besaßen alle Magazine und Speicher Wasserfässer, Eimer, Haken und Leitern. Nach 9 Uhr abends durfte in keinem Hause in der Nähe der Arsenale Licht brennen. Nachts waren sämtliche Schanklokale auf den Kais und in der Nähe der Arsenale geschlossen.

Auch in sanitärer Hinsicht standen die einlaufenden Schiffe unter scharfer Kontrolle. Strenge Vorschriften steuerten der Einschleppung von ansteckenden Krankheiten, z. B. der damals stark grassierenden Pest. So wurden sämtliche Schiffe, die aus einem pestverdächtigen Hafen kamen, 12 bis 15 Tage in Quarantäne gelegt.

Zur Bewachung des Hafens lag an seinem Eingange unter dem Befehl eines Offiziers ein Wachtschiff, das sämtliche einlaufenden Schiffe zu kontrollieren und der Hafenbehörde anzumelden hatte. Mit dem gleichen Dienst war noch ein kleiner Zollkutter betraut. Eine Küstenbatterie am Eingange des Hafens schützte gegen Angriffe von außen. Die Batterie war Tag und Nacht besetzt und wurde von den soldats gardiens bedient. Des Nachts schloß eine eiserne Kette den Hafen. Etwa drei Viertelstunden nach dem Zapfenstreich ging der Hafenkapitän oder dessen Stellvertreter in dem ganzen Hafengebiet Ronde. Eine Patrouille von sieben Mann versah den Sicherheitsdienst bei Nacht. Unter Androhung von schweren Strafen war es den Unteroffizieren und Mannschaften verboten, sich nach Zapfenstreich noch in den Straßen aufzuhalten. Es war Pflicht der Patrouille, jeden, den sie in dieser Zeit antraf, zur Aburteilung auf das Wachtschiff abzuliefern. Die desarmierten Schiffe hatten je nach ihrer Größe ein Wachtpersonal von 2 bis 4 Detailoffizieren und 3 bis 8 Mann der soldats gardiens an Bord, die nachts Wache gingen und am Tage, wie schon erwähnt, zu Arbeiten herangezogen wurden.

Prisen.

Alle Prisen waren Eigentum des Königs, deshalb wurden sofort nach der Kaperung eines Schiffes seine Lasten, Kammern usw. in des Königs Namen versiegelt und ein Protokoll hierüber aufgenommen. Die Prisen wurden dann in den nächsten französischen Hafen geschleppt, wo ein Prisengericht zusammentrat. Inzwischen fand ein Verkauf aller an Bord vorhandenen verderblichen Waren unter Aufsicht des Gerichtes statt, dessen Ertrag man bis zum Urteil aufbewahrte. Schiffsführer und Mannschaft wurden gefangen gehalten. War der Urteilsspruch zu ihren Gunsten gefällt, so erhielten sie ihr Schiff mit Ladung und dem Erlös für die verkauften

Digitized by Google

Waren zurück und kamen auf freien Fuß; im anderen Falle verfiel alles dem König, sie selbst aber traf Gefängnisstrafe.

Flaggen und Salutordnung.

Sämtliche Kriegsfahrzeuge führten am Heck die blaue mit gelben Lilien verzierte Flagge des königlichen Hauses. In größeren Verbänden trugen außerdem die Flaggschiffe das Abzeichen ihres Höchstkommandierenden. Diese waren: für den Admiral von Frankreich eine Kriegsflagge mit weißem Quadrat am Großmast, für einen Vizeadmiral dieselbe Flagge am Fockmast und für einen Kontreadmiral dieselbe am Kreuzmast geheißt. Der Geschwaderchef führte am Kreuzmast einen weißen Wimpel. Bei Nacht wurden auf dem Flaggschiff des Höchstkommandierenden drei, auf den übrigen Flaggschiffen zwei weiße Laternen über dem Heck in halber Masthöhe gesetzt. Passierte im Hafen der Admiral oder Vizeadmiral in einem Boot mit weißem Wimpel ein Kriegschiff, so trat dort die Wache an und es wurde Marsch geschlagen. Kam der Admiral an Bord eines Schiffes, so wurde er mit einem fünfmaligen „Vive le roi" der Besatzung empfangen. Bei den übrigen Flaggoffizieren wurden zwei oder drei Wirbel geschlagen oder die Mannschaft brachte dreimal das „Vive le roi" aus. Bei letzterem hatte die Bootsbesatzung den Ruf einmal zu erwidern.

Gerichtsbarkeit.

Es gab eine höhere und eine niedere Gerichtsbarkeit. Erstere wurde von einem Kriegsgericht, das an Land zusammentrat und zu dem sieben Flagg- und Stabsoffiziere gehörten, ausgeübt. Eine Art Standgericht hatte an Bord die niedere Gerichtsbarkeit, doch gingen seine Befugnisse im Kriege weit höher als im Frieden. Je nach der Schwere des Vergehens wurden die einzelnen Fälle diesen beiden Gerichten zur Aburteilung übertragen. Der Verlauf einer Gerichtssitzung entsprach ungefähr dem noch heute bei uns üblichen. Die Strafen bestanden aus Todesstrafe, Galeerenstrafe, in Eisen legen, Soldkürzungen, Kielholen, Tauhieben und Spießrutenlaufen.

Aus dem Strafgesetzbuche seien einige schwerere und leichtere Vergehen mit den hierfür angedrohten Strafen angeführt:

1. Kapitulation vor dem Feind, Hochverrat, tätlicher Angriff auf Offiziere, Verlassen des Schiffes vor dem Feind, Feigheit, Verlassen eines zum Schutze übergebenen Handelsschiffes, Befreiung von festgenommenen Deserteuren, Waffengebrauch von seiten der Deserteure bei ihrer Festnahme, Meuterei: Todesstrafe.
2. Desertion, Fernbleiben vom Schiff bei seinem Inseegehen, Verheuerung als Seesoldat bei zwei Kommandanten oder unter falschem Namen, Unterlassung der Festnahme eines Deserteurs, Verleitung zur Desertion, Diebstahl von Gegenständen, deren Wert 10 Livre überstieg, Waffengebrauch gegen Kameraden, unerlaubter Aufenthalt in der Pulverkammer, Schlafen als Posten vor dem Feind: Lebenslängliche Galeerenstrafe.
3. Achtungsverletzung gegen einen Offizier: 1 Monat „in Eisen".
4. Nichterscheinen bei Alarm nach einem Zeitraum von 3 Stunden: 3 Tage „in Eisen" und Soldkürzung für 1 Monat.

Digitized by Google

5. Streit und Schlägerei unter Kameraden: 8 Tage lang „in Eisen" bei Wasser und Brot; in schweren Fällen dazu zwölf Tauhiebe.
6. Wachvergehen, je nach der Schwere des Falles: 3 bis 8 Tage lang „in Eisen" bei Wasser und Brot, dazu Soldkürzung für 1 Monat.
7. Gotteslästerung: „In Eisen" bei Wasser und Brot, Soldkürzung für 1 Monat. Im Wiederholungsfalle: neben den übrigen Strafen Durchstechen der Zunge.
8. Trunkenheit: 6 Tage „in Eisen" bei Wasser und Brot. Im Wiederholungsfalle: Kielholen.
9. Verkauf oder Verspielen von Waffen und Monturstücken: 1 Monat Soldkürzung und Kielholen.
10. Diebstahl von Lebensmitteln: Soldkürzung und Kielholen.
11. Diebstahl von Sachen geringen Wertes: 1 Monat Soldkürzung und Kielholen oder zweimaliges Spießrutenlaufen.
12. Nichtausführung eines gegebenen Befehles: Kielholen.
13. Urlaubsüberschreitung: 1 Monat Soldkürzung.
14. Schlafen an Land: 8 Tage „in Eisen" und Kielholen.
15. Mitbringen von Frauen an Bord über die vorgeschriebene Zeit: Gegen Offiziere: Gehaltskürzung und 1 Monat Suspension; gegen Mannschaften: 15 Tage „in Eisen".
16. Überbordwerfen von Nahrungsmitteln, auch wenn sie schlecht waren: 8 Tage „in Eisen" bei Wasser und Brot. Im Wiederholungsfalle dazu: acht Tauhiebe.
17. Anbordbringen von leicht brennbaren Gegenständen: Kielholen.
18. Unerlaubtes Brennen von Licht: Offiziere: Gehaltskürzung; Mannschaften: Soldkürzung und Kielholen.
19. Drücken vom Dienst: 3 Tage „in Eisen".
20. Verunreinigung des Schiffes: 8 Tage „in Eisen" bei Wasser und Brot.
21. Unachtsamkeit als Posten: Spießrutenlaufen.
22. Fehlen beim Gottesdienst: Sechs Tauhiebe.

Schlußwort.

Colberts Wollen und Wirken hatte bald den gewünschten Erfolg, denn Frankreichs Seegeltung gelangte zur höchsten Blüte. Mit seinem Tode aber brach das große Werk langsam zusammen, indem es mit ihm die Seele des Ganzen verlor.

Kurth.

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Den Bemerkungen im Augustheft zu dem Aufsatz des britischen Admirals Sir Cyprian Bridge über „Navy war councils and general staffs“ in Brasseys „Naval Annual“ möge Folgendes kurz entgegengehalten werden.

Es ist nicht zweifelhaft, daß Sir Cyprian Bridge die Entstehung des Großen Generalstabs nicht richtig erklärt. Dieser ist eine königlich preußische, keine kaiserlich deutsche Einrichtung. Daß er im übrigen deutsche Verhältnisse zum Vergleich mit den englischen heranzieht, ist naheliegend und kann uns nur angenehm sein. Dem Generalstab unserer Armee läßt er vollste Gerechtigkeit widerfahren, vom Admiralstab unserer Marine will er dagegen nichts wissen. Eines kann man Sir Cyprian Bridge gern zugeben, daß die Verhältnisse der Kriegführung zu Wasser und zu Lande grundverschieden sind und dem Admiralstab für die Kriegführung zur See nicht die gleiche Bedeutung zukommt wie dem Generalstab zu Lande.

Was das Verhältnis vom Admiralstab zum Reichs-Marine-Amt anbelangt, so ist auch hier sehr vieles, was der britische Admiral sagt, durchaus nicht zutreffend, aber doch interessant als Anschauung eines erfahrenen Angehörigen der größten Seemacht, und es kann gewiß nichts schaden, wenn wir uns bei ihrer Bewertung nach dem Ausspruch eines der berühmtesten Landsleute des Admirals richten, der im „Hamlet“ sagt: „take each man's censure, but reserve they judgment“.

Dies alles ist aber nicht die Hauptsache an dem Aufsatz. Die deutschen Verhältnisse hat Sir Cyprian Bridge nur als Beispiel für seine Ansichten herangezogen. Auf die Grundnote dieser Ansichten dürfte es für die richtige Einschätzung des Wertes des Aufsatzes in erster Linie ankommen, und diese läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß ein alter Seemann in derber Ausdrucksweise seinen Lesern zuruft: „Glaubt nicht daß ihr Kriege gewinnt durch Reden und Schreiben, sondern lernt handeln! Bildet euch nichts ein auf Schlagworte wie Strategie und Taktik, auch nichts auf eure vielleicht bedeutende Materialkenntnis, sondern bewahrt euch den einfachen Sinn für die verantwortungsfreudige Tat“.

Dieser Grundgedanke wird auch dem deutschen Seeoffizier aus der Seele gesprochen sein, und daher scheint die Lektüre des Aufsatzes nur empfehlenswert.

.....p.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser kehrten am 30. Juli auf der „Hohenzollern", begleitet von „Stettin" und „Sleipner", von der Nordlandsreise nach Swinemünde zurück.

— Hochseeflotte. Die Hochseeflotte lief nach Beendigung der Sommerreise, in deren Verlauf Ende Juli die Häfen Frethjem (Sogne-Fjord), Balestrand, Odde, Molde und Aandalsnes angelaufen wurden, am 7. August wieder in Kiel ein. Das III. Geschwader (vgl. Augustheft) wurde am 2. August in Wilhelmshaven formiert und trat am 15. August zur Hochseeflotte, nachdem die Linienschiffe „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und „Weißenburg" am 6. August wieder aus dem Verbande ausgeschieden waren. Die Flotte hat am 15. August Kiel zu den Herbstübungen in der Ostsee verlassen, mit Ausnahme des III. Geschwaders und der 2. und 5. Torpedobootsflottille, die am 16. August folgten.

— Havarie. In der Nacht vom 16. zum 17. August wurde das Torpedoboot „S 32" (Tender der Artillerieschulschiffe) von dem zum III. Geschwader gehörigen Torpedoboot „S 76" gerammt; beide Boote sanken, „S 76" nach einem erfolglosen Versuch des Kreuzers „Danzig", das Boot nach Kiel zu schleppen. Die Besatzungen beider Boote wurden durch S. M. S. „Danzig" gerettet.

— Kohlenübernahme. S. M. S. „Blücher" nahm am 11. August in $2^1/_2$ Stunden 1100 Tonnen Kohlen aus Prähmen über, also 440 Tonnen pro Stunde.

— Schiffsverkauf. Die beiden Linienschiffe „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und „Weißenburg" sind an die türkische Regierung verkauft worden. Sie werden durch die deutschen Besatzungen nach der Türkei übergeführt und sind, mit 26 türkischen Offizieren und 38 Mann an Bord, unter dem Oberbefehl des Kontreadmirals Koch am 14. August von Wilhelmshaven in See gegangen, zunächst nach Algier. Die Besatzungen kehren nach Übergabe der Schiffe mit einem Dampfer in die Heimat zurück. Die beiden Schiffe werden unter türkischer Flagge die Namen „Kaireddin Barbarossa" und „Torgut Reiß" führen.

— Probefahrten. Der Große Kreuzer „von der Tann" stellt am 1. September mit Probefahrtsbesatzung in Dienst.

— Schenkung. Die Firma Kupferberg & Co. in Mainz hat der Offiziersmesse des Kleinen Kreuzers „Mainz" einen Tafelaufsatz gestiftet, der aus der Umhüllung der Taufflasche des Schiffes angefertigt ist.

— Ausrangierung. Durch Allerhöchste Kabinetts-Order vom 18. Juni ist das Flußkanonenboot „Vorwärts", ein während der Chinawirren in Ostasien angekaufter Flußdampfer, aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen worden.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Emden" hat die Reise von Talcahuano nach Tahiti (4200 sm) in 19 Tagen ohne Kohlenergänzung ausgeführt und sich am 22. Juli mit „Scharnhorst" und „Nürnberg" vor Apia vereinigt. Die Schiffe haben am 10. August gemeinsam die Rückreise nach der ostasiatischen Station über Suva (Fidji) angetreten. „Leipzig" ging Ende Juli vom Yangtse über Schanghai nach Tsingtau und von dort am 15. August nach Tschemulpo. „Tiger" blieb als Stationär vor Schanghai, während „Luchs" eine Rundreise durch japanische Hafenplätze (Kobe, Itsukuschima) ausführte. „Iltis" und „Jaguar" kreuzten nach Beendi-

Digitized by Google

gung der Reise nach Japan auf dem Yangtse zwischen Nanking und Itschang. „Otter" wurde durch „Vaterland" in Tschangsha abgelöst und ging nach Hankau. „Tsingtau" ging von Hongkong nach dem Westfluß. —

Über die Hilfe, die S. M. S. „Leipzig" im Juni einem japanischen Dampfer leisten konnte, werden einem Bericht des Schiffskommandos die nachstehenden Einzelheiten entnommen:

Auf der Reise von Tsingtau nach Schanghai sichtete S. M. S. „Leipzig" am 24. Juni beim Passieren des Amherst Riff (unmittelbar vor der Yangtse-Mündung) einen auf dem südlichsten Felsen aufsitzenden Dampfer, der Notsignale gab. Es wurde sofort auf den Dampfer zugehalten und unterwegs ein von diesem nach Hilfe ausgesandtes Boot aufgenommen. Aus den Mitteilungen des Bootsoffiziers ergab sich, daß der japanische Dampfer „Atagosan Maru" (2000 Registertonnen) der Mitsui Bushan Kaisha, mit Kohlen von Nagasaki nach Schanghai unterwegs, am Vormittag desselben Tages mit ungefähr 9 kn Fahrt auf das Riff aufgelaufen und schwer leck geworden war. „Leipzig" benachrichtigte funkentelegraphisch durch Vermittlung S. M. S. „Luchs" die Agentur in Schanghai und ersuchte später auf demselben Wege entsprechend einer Bitte des Schiffsführers um sofortige Herausendung von Bergungsdampfern, Leichtern und Tauchern. Ein Arbeitskommando unter Führung des ersten Offiziers begab sich sofort auf den gestrandeten Dampfer, der wie die Untersuchung zeigte, auf eine scharfe Spitze des Riffs aufgelaufen war. Diese hatte den Boden des Vorschiffes aufgerissen und war im Raum II stecken geblieben; das Vorschiff war dann vollgelaufen und die Riffspitze während des Sinkens noch tiefer in das Schiff eingedrungen. Ein Abschleppen kam nicht in Frage, da das Schiff nicht mehr schwimmfähig war. Um jedoch zu verhindern, daß das Schiff durch Wind und Strom um die Riffspitze herumgedreht und die Bodenverletzung noch vergrößert würde, wurden durch Boote und Personal der „Leipzig" die beiden Heckanker des Dampfers ausgefahren und die Ankertrossen steifgesetzt. 30 Mann der Dampferbesatzung mit ihrer persönlichen Ausrüstung sowie 3 Schiffsboote wurden am Nachmittag auf „Leipzig" untergebracht. In der Nacht legte sich der Dampfer so weit über, daß er mit der Reeling Wasser schöpfte und Maschinen- und Heizraum von oben vollliefen. Inzwischen war ein Bergungsdampfer mit Tauchern und Leichtern sowie der japanische Kreuzer „Suma" an der Strandungsstelle angekommen, die Lage des Wracks, Dünung, Seegang und Strom ließen aber Taucher- und Leichterarbeiten nicht mehr zu. „Leipzig" brachte daher den größten Teil der Besatzung sowie die Boote des gestrandeten Schiffes, das schon am nächsten Tage als verloren aufgegeben wurde, nach Schanghai, wo Admiral Teragaki einen Offizier seines Flaggschiffes „Akashi" sofort nach dem Ankern der „Leipzig" an Bord schickte, um dem Kommandanten und der Besatzung für die Hilfeleistung zu danken.

Australische Station. „Condor" liegt seit dem 8. Juli vor Apia; „Cormoran" hat am 18. August eine Reise nach Nauru (Pleasant-Island) angetreten; „Planet" befindet sich im Vermessungsgebiet.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" setzte die Reise von Lourenço Marquez nach Durban fort; „Sperber" unternahm eine Kreuzfahrt nach Mombasa und Tanga und kehrte am 19. August nach Daressalam zurück.

Westafrikanische Station. „Eber" liegt seit dem 14. Juli vor Duala; „Panther" besuchte auf der Reise nordwärts die Lucida-Bucht, die Equimina-Bucht, Lobito (Benguella), Kap Lopez (Französisch-Kongo) und kam am 13. August in Duala an.

Mittelmeer-Station. „Loreley" unternahm Ende Juli eine Rundfahrt über Thasos, Athos und Saloniki und kehrte am 3. August nach Therapia zurück.

Digitized by Google

— Schulschiffe. Von den Schulschiffen haben die Auslandsreise angetreten, „Freya" am 1., „Victoria Louise" am 11., „Hertha" am 16. und „Hansa" am 23. August. „Freya" und „Hansa" gehen nach Westindien, „Hertha" und „Victoria Louise" nach dem Mittelmeer.

— Nachrichten für Seefahrer. Um den Zufluß von seemännischen Nachrichten, die für die laufende Berichtigung der deutschen Admiralitätskarten, Segelhandbücher und Leuchtfeuerverzeichnisse von besonderem Wert sind, zu erleichtern und zu fördern, ist vom Nautischen Departement des Reichs-Marine-Amts folgende Einrichtung getroffen worden: Allen bedeutenden Reedereien sind Kartenblocks mit vorgedruckten Postkarten zur Benutzung durch ihre Schiffe für etwaige Mitteilungen zur Verfügung gestellt worden; ferner können derartige Kartenblocks durch alle interessierten Personen bei den Küstenbezirksämtern kostenfrei in Empfang genommen werden. Die Postkarten werden als Reichsdienstsache portofrei befördert, wenn sie auf heimischen Postanstalten aufgegeben werden.

— Gedenktag. Die Insel Helgoland beging am 10. August die Feier ihrer zwanzigjährigen Zugehörigkeit zum Deutschen Reich.

— Schiffsbau. In der deutschen Schiffsbauindustrie feiern infolge Ausstandes und Aussperrung seit 11. August etwa 30 000 Arbeiter, und zwar in Hamburg 9200, Stettin 6100, Bremen 2400, Vegesack 1600, Geestemünde 1500, Kiel 5200, Lübeck 1500, Rostock 800, Flensburg 2000.

⚜

England. Die wichtigsten Ereignisse des Berichtsmonats waren: der Schluß der großen Sommerübungen und die Besichtigung der Flotte durch den König vor Torbay Ende Juni. Die Berichterstattung über die an der irischen Küste sich abspielenden Manöver ist in diesem Jahre noch mangelhafter als in den letzten beiden Jahren, so daß es kaum möglich ist, sich ein auch nur ganz skizzenhaftes Bild von ihrem Verlauf zu machen. Die Besichtigung der Flotte durch den König vor Torbay kam überraschend und ging über den bisher üblichen Rahmen hinaus, der König besichtigte mehr in seiner Eigenschaft als oberster englischer Admiral und verzichtete auf das königliche Zeremoniell. Es nahmen an der Besichtigung alle am Manöver beteiligten größeren Schiffe: 36 Linienschiffe, 23 Panzerkreuzer, 6 geschützte Kreuzer, 48 Torpedobootzerstörer und die neuesten Unterseeboote mit den zugehörigen Begleitschiffen teil. Am ersten Tage wurden taktische Übungen abgehalten. Zwei Flotten, eine „blaue" unter Admiral Poe, bestehend aus den Schiffen der Mittelmeer- und Atlantik-Flotte und Torpedobootzerstörern, eine „rote" unter Admiral May, aus den Schiffen der Heimatflotte zusammengesetzt, manöverierten gegeneinander. Starker Nebel beeinträchtigte die Übungen sehr. Am zweiten Tage fanden vor Portland Schießübungen der Schiffe der „Dreadnought"-Klasse gegen geschleppte Pontonscheiben von 90 Fuß Länge und 30 Fuß Höhe auf 6000 bis 8000 Yards Entfernung statt, die etwas mehr als 50 Prozent Treffer ergaben. Sodann wurde evolutioniert und schließlich die Flotte in achtreihiger Formation auf der Reede von Torbay vermoort. Durch ein Signal an die Flotte drückte der König seine Zufriedenheit aus. Vorher hatte er den Kriegshafen von Portsmouth besichtigt und hatte sich mehrere Tage im Lager von Aldershot mit den Leistungen der Armee bekannt gemacht. Die Presse ist über dieses tätige Interesse des Königs sehr erfreut.

Der Rest des Marineetats, die Kapitel „Artillerie" und „Land- und Wasserbauten", wurde am 19. Juli erledigt. Die Debatte drehte sich hauptsächlich um die

Digitized by Google

Dockfrage und um die Arbeiten in Rosyth. Über das dortige in Bau befindliche Dock werden folgende neue Angaben gemacht: Länge 259 m, Breite 33,5 m, Tiefe 11,6 m. Lord Beresford bezeichnet die Behandlung der Flottenfragen durch die jetzige Regierung als »the most incompetent and the most extravagant«, die England je gesehen habe, am allerschlimmsten aber sei ihr Verhalten in der Dockfrage.

»Engineering« bespricht in einem Artikel »Imperial Defence and social Reform« die Marinedebatten vom 14. Juli und hebt aus der Rede Mr. Asquiths folgenden Satz hervor (im Anschluß an die Stelle, wo er sagt, Deutschland glaube eine Flotte nicht entbehren zu können): »It is not with us to question whether the manner in which they express and carry out their belief is politic and wise.« Deutschland werde Ende 1912 siebzehn „Dreadnoughts" haben (Mr. Asquith sagte nur: „möglicherweise") gegen zwanzig englische. Außerdem dürfe man nicht vergessen, daß zwei solcher Schiffe in Österreich in Bau seien, für die eine Berliner Bank das Geld gebe. England sollte daher die fünf Schiffe des diesjährigen Etats sofort auf Stapel legen, »to catch up the German procedure«. Die Pläne der deutschen Schiffe seien ja bekannt.

»Spectator« führt aus der „Norddeutschen Allgemeinen Zeitung" den Satz an, in dem gesagt wird, eine freundliche Entwicklung der deutsch-englischen Beziehungen scheitere immer an dem englischen „Aber" in bezug auf die deutschen Flottenrüstungen. Er, der »Spectator«, wisse von keinem solchen „Aber". England könne niemals zulassen, daß die deutsche Flotte auch nur annähernd so stark (fairly comparable) werde wie die englische, denn »our old power of argument in the affairs of the world would be gone«. Wenn England in der Wahrung seiner Vorherrschaft zur See gut Freund mit Deutschland sein könne, so würde das Blatt sich sehr freuen. »But we cannot help feeling, and ought frankly to say, that, our resolution being what it is, and German ambitions being what they are, the renewed talk of an „understanding" about armamants is utterly unreal.«

Die »Imperial Maritime League« setzt ihre Agitation für die 2 Milliarden-Anleihe fort und beruft sich dabei auf eine allerdings sehr vorsichtig gehaltene Zustimmungserklärung Mr. Balfours, »that no well-informed person doubts that any scheme adopted by the Government for strengthening the Navy would have the hearty subport of the Unionist Party«.

In beiden Häusern des Parlaments haben sich besondere Komitees gebildet zur Wahrnehmung der nationalen Interessen der Marine.

Während der diesjährigen großen Sommerübungen des Heeres wurde besonders die neue Organisation der Territorialarmee auf ihre Leistungsfähigkeit hin erprobt. Man erkennt jetzt fast allgemein an, daß das in ihr angewandte System das einzig mögliche sei, wenn man nicht zur allgemeinen Wehrpflicht übergehen wolle, ist auch mit den Leistungen der Territorialtruppen unter Berücksichtigung der kurzen Zeit ihres Bestehens zufrieden, aber davon überzeugt, daß sie noch wesentlich gesteigert werden müssen, um eine wirklich brauchbare Truppe zu erhalten. Es wird demnach voraussichtlich in den nächsten Jahren eine Erhöhung der Ausbildungszeit eingeführt werden; damit werden gleichzeitig die Kosten sehr wachsen. Der jetzt schon schwache Punkt des Systems, daß die freiwilligen Meldungen hinter den Etatszahlen noch wesentlich zurückbleiben, wird dabei noch mehr in die Erscheinung treten, wenn es der unermüdlichen Agitation nicht gelingt, unter Hinweis auf die dem Engländer verhaßte allgemeine Wehrpflicht mehr Leute zum freiwilligen Eintritt in die Territorialarmee zu bewegen. Während der Manöver fand auch eine größere Landungsübung bei Dover unter Mitwirkung von einigen Kriegschiffen, aber unter nicht gerade kriegsmäßigen Verhältnissen statt.

Digitized by Google

Nachdem man vor kurzem den Befehlsbereich des Inspector General of the Forces in the Mediterranean neu umgrenzt und ihm die Befugnisse über die in den Kolonien befindlichen Truppen zugewiesen hat, sind die Besichtigungsbefugnisse des bisherigen Inspector General, des Generals French, auf das Vereinigte Königreich und Irland beschränkt worden. Letzterer ist von seiner Reise nach Kanada zurückgekehrt und soll in seinem Besichtigungsberichte Vorschläge gemacht haben, die Kriegsbereitschaft der Miliz durch andere Organisation und Zusammensetzung zu erhöhen, die jährliche Ausbildungszeit zu verlängern — Artillerie 21 Tage, Kavallerie 16 Tage, Infanterie 12 Tage Lagerausbildung jährlich — und die Brigadestäbe leistungsfähiger zu machen.

Die Organisation der neuen kanadischen Flotte geht ohne Störung vor sich. Die von England angekauften Kreuzer „Niobe" und „Rainbow" werden in Kürze nach ihren neuen Stationsorten Halifax und Esquimault gehen; ein größerer Teil der Offiziere und Besatzungen wird von England geliehen. Der frühere englische Kontreadmiral Kingsmill, der seit etwa 2 Jahren in kanadischen Diensten ist, ist der erste Director of the Naval Service of Canada.

Der zur ersten Einrichtung der australischen Marine von der Regierung der Commonwealth berufene Admiral Sir Reginald Henderson hat mit einem Stabe von 1 Captain, 1 Lieutenant und 1 Staff-paymaster die Ausreise nach Australien angetreten.

Die Regierung von New Zealand ist dabei, den Vorschlägen Lord Kitcheners entsprechend ihr Heer umzuorganisieren. Die Ausbildungszeit wird vom 21. bis auf das 25. Lebensjahr verlängert. Die Friedensstärke des aus den Jahrgängen von 19 bis 25 Jahren bestehenden Territorialheeres soll etwa 20 000 Mann betragen.

— Personal. Kontreadmiral Hamilton Carden wird als Nachfolger Kontreadmirals Collie R. Keppel Zweiter Admiral der Atlantik-Flotte, Kontreadmiral Simpson Stokes Nachfolger von Vizeadmiral Henry Croß in der Leitung der Devonport-Werft, Captain Hugh D. R. Watson Marineattaché für Deutschland, Holland und Dänemark.

Bei der Mannschaftsklasse der Mechanicians — Maschinenbetriebspersonal — wurde die Deckoffiziersrangstufe eingeführt mit einem Tagesgehalt von $11^1/_2$ s bis $13^1/_2$ s und gleichen Rechten und Pflichten wie die Deckoffiziere der Artificer-Klasse.

Der bekannte Marineschriftsteller Lieutenant A. C. Dewar hat seinen Abschied genommen.

— Flottentätigkeit. Die Heimatflotte. Die zu den Sommermanövern mobilisierten Schiffe traten in ihren gewöhnlichen Bereitschaftszustand zurück. Die aktiven Schiffs- und Bootsverbände begannen nach einem 4tägigen Urlaub der Besatzungen die Gefechtsschießübungen, und zwar die 2. Division mit zugehörigem Kreuzergeschwader und der Torpedobootzerstörerflottille von Cromarty, Kirkwallund Scapa Flow, die 1. Division mit den zugehörigen Verbänden von Portland aus. Ein Teil der Schiffe der 3. Division ging ebenfalls nach dem Norden von Irland oder Schottland zu gleichem Zweck. In der Zusammensetzung der Zerstörerflottillen treten einige Änderungen ein.

Bei einem Kesselrohrbruch auf dem Panzerkreuzer „Sutlej" wurde ein Heizer getötet; vier wurden schwer verwundet.

Ein Segelschiff kollidierte mit den im Verbande fahrenden Schiffen „Hibernia" und „Britannia".

Die Atlantik-Flotte erledigte bis Mitte August ihr Gefechtsschießen von Dover aus bei den Longsands. Der Panzerkreuzer „Duke of Edinburgh" lief im Nebel bei St. Catherine Pt. auf Grund, kam aber nach etwa 8 Stunden ohne Schaden wieder los.

Digitized by Google

Die Mittelmeer-Flotte war auf dem Rückwege nach Malta bis Mitte August in Gibraltar.

Das IV. Kreuzergeschwader (Schulgeschwader) macht eine bis 10. September dauernde Übungsfahrt in die norwegischen Gewässer.

Das ostasiatische Geschwader hielt sich in nordchinesischen und japanischen Gewässern auf.

— Schiffsbauten. Ein Aufsatz »The Battleship of the Future« im »Spectator« kommt zu dem Schluß, daß das Linienschiff der Zukunft so klein sein wird, wie es sich irgend mit den Forderungen starken Geschützfeuers, großer Schwimmfähigkeit und hoher Geschwindigkeit vereinbaren läßt. Drei Punkte sollten beim Entwurf eines Linienschiffes nicht außer acht gelassen werden: 1., daß sein Hauptzweck die Vernichtung des Gegners durch Geschützfeuer ist; 2., daß das Geschützfeuer an und für sich schon eine wirksame Verteidigung gewährt; 3., daß die Schwimmfähigkeit so billig wie möglich, d. h. durch ein möglichst geringes Opfer an Artillerie erkauft werden sollte.

Über den in Devonport vom Stapel gelaufenen Panzerkreuzer „Lion" werden in der Tagespresse folgende Angaben gemacht: Länge 213,6 m (nach anderen Nachrichten nur 200 m), Breite 27 m (26,4 m), Tiefgang 8,4 m, Deplacement 26 360 englische Tonnen (= 26 880 metrische Tonnen). Armierung: acht 34,3 cm-Geschütze in Doppeltürmen, sämtlich auf der Mittschiffslängsachse, vierundzwanzig (oder zwanzig) 10,2 cm-SK, fünf 53 cm-Torpedorohre (vier Breitseitrohre, ein Heckrohr). Der Panzer erstreckt sich vom Oberdeck bis 2,1 m unter Wasser und hat nicht nur größere Ausdehnung als auf den „Invincibles", sondern auch größere Widerstandsfähigkeit. Die Stärke des Gürtels beträgt 248 mm, Panzerdeck 76 mm. Die Schiffsenden sind nicht gepanzert. Turbinen (vier Wellen) von 70 000 PS, Geschwindigkeit 28 kn; Kohlenvorrat 1000 Tonnen mehr als „Indefatigable", also 3800 Tonnen, nach anderen Quellen 3000 Tonnen und ein bedeutender Vorrat an Heizöl. — Aufstellung der schweren Artillerie: Turm 2 überhöht, Turm 4 ein Deck niedriger als der erste und dritte, Turm 3 vor dem dritten Schornstein. Durch besondere Anordnung der Schornsteine soll ein möglichst großer Bestreichungswinkel der Türme gesichert sein. — Geschoßgewicht der neuen 34,3 cm-Geschütze 567 kg, Kartusche 213 kg.

Es wird angenommen, daß von den großen Schiffen des Programms 1910/11 zwei Schwesterschiffe der „Lion" sein werden.

Über das in Portsmouth zu Wasser gebrachte neue Linienschiff „Orion" werden folgende Daten gegeben: Länge zwischen den Perpendikeln 545 Fuß (166,1 m), Breite 87 Fuß (26,5 m); Parsons-Turbinen von 27000 HP an vier Schraubenwellen; achtzehn Wasserrohrkessel; 21 kn Geschwindigkeit; Größe 22860 metrische Tonnen; 2700 Tonnen Kohlen, 1000 Tonnen Öl; Gürtelpanzer 102 bis 305 mm stark. Hauptarmierung: zehn 34,3 cm-Geschütze in fünf Türmen in der Mittschiffslinie; der zweite und vierte Turm überschießen den ersten und fünften. Nebenarmierung: 10,2 cm-SK, drei Torpedorohre. Ein Dreibeinmast.

Die Armierung des Kleinen Kreuzers „Blonde" besteht nach »Engineer« aus zehn 10,2 cm-SK, davon drei vorn, drei achtern, zwei an jeder Seite, acht kleineren Geschützen, drei Torpedorohren.

Die beiden in Pembroke zu bauenden Kleinen Kreuzer des Programms 1910/11 heißen nicht „Barrosa" und „Barracouta", sondern „Active" (Kiellegung 27. 7. 10) und „Amphion".

Die für die Commonwealth und New Zealand im Bau befindlichen Panzerkreuzer werden die Namen „Australia" und „New Zealand" erhalten.

Digitized by Google

— Stapelläufe. Panzerkreuzer „Lion" in Devonport, Linienschiff „Orion" in Portsmouth, Kleiner Kreuzer „Blonde" in Pembroke.

— Probefahrten. Der Kleine Kreuzer „Gloucester" der „Liverpool"-Klasse hat die Probefahrten beendet und folgende Resultate erzielt:

Mit 2053 HP am Schafte	12,837 kn,	Mit 13 968 HP am Schafte	23,447 kn,
= 5515 HP =	17,55 kn,	= 18 983 HP =	25,084 kn,
= 9400 HP =	20,8 kn,	= 24 335 HP =	26,296 kn.

Die übrigen Schiffe erreichten bisher folgende Höchstgeschwindigkeiten:

„Liverpool"	mit 24 718 HP am Schafte	26,711 kn,
„Glasgow"	= 22 500 HP =	25,8 kn,
„Newcastle"	= 25 417 HP =	26,266 kn.

— Artillerie. Beim diesjährigen Gunlayers' test erzielte Panzerkreuzer „Natal" (1909 bestes Schiff) folgende als Weltrekord bezeichnete Leistungen: Von 56 Schuß 48 Treffer; mit den 23,4 cm-Geschützen durchschnittlich 4,47, mit den 19 cm-Geschützen 5,31 Treffer pro Geschütz und Minute; bestes 23,4 cm-Geschütz 5,5 Treffer von 6 Schuß in 61,4 Sekunden; bestes 19 cm-Geschütz 5,5 Treffer von 6 Schuß in 40 Sekunden. Preller zählen in diesem Jahre als halbe Treffer.

Bei Besprechung der Armierung des „Lion" stellt »Naval and Military Record« fest, daß die Einführung des 34,3 cm-Geschützes ein neues Stadium in dem Wettrüsten bedeute, in dem England in bezug auf schwere Artillerie den Vereinigten Staaten um 1 Jahr, Deutschland aber um 2 Jahre voraus sei. Krupp fange gerade erst an, 30,5 cm-Geschütze zu liefern, und das deutsche 35 cm-Geschütz sei über die ersten Vorbereitungen noch nicht hinaus.

Über Versuche mit einem Mittel zur Aufhebung des Mündungsfeuers (flame killer) siehe „Artilleristische Monatshefte", Juli 1910, S. 83.

— Torpedowesen. Nach Angabe Mr. McKennas im Unterhause werden die Boote des diesjährigen Programms, wie folgt, abgeliefert werden: Drei am 31. August 1911, sechs am 30. September 1911, drei am 30. November 1911, acht am 1. Januar 1912.

— Unterseeboote. Am 6. August wurden durch Explosion von Petroleumdämpfen auf „A 1" in Portsmouth zwei Offiziere und fünf Mann verletzt.

— Minenwesen. Der Kreuzer „Najad" wurde als Minenleger umgebaut und Ende August als fünftes Minenschiff in Chatham in Dienst gestellt. Er hat eine Armierung von sechs 5,7 cm-SK; die übrigen Minenkreuzer sollen keine Armierung haben.

Die dreiwöchigen Vermessungen der Minenkreuzer „Latona" und „Iphigenia" in der Nordsee haben anscheinend Minenzwecken — Feststellung der Hubhöhe der Flut — gedient.

— Funkentelegraphie. Die Errichtung von Großstationen in Sydney und Doubtleß-Bay (New Zealand) ist in die Wege geleitet. Die Errichtung von Stationen auf den pazifischen Inseln ist noch in der Schwebe. (Angabe des Unterstaatssekretärs der Kolonien im Unterhause.)

— Häfen und Werften. Die erst kürzlich an der Clyde angelegte neue Torpedowerkstatt soll für £ 25 000 erweitert werden.

Die Errichtung einer 140 Fuß langen Landungsbrücke in Scapa Flow durch das dortige Hafenamt und die Übergabe an die Admiralität gegen eine jährliche Miete soll geplant sein. Von weiteren Anlagen daselbst verlautet nichts.

Digitized by Google

— Versorgungsfrage. Der Board of Agriculture and Fisheries hat die Statistik für 1909 veröffentlicht, aus der folgende Daten interessieren werden: Die Rind- und Schweinefleisch-Einfuhr hat abgenommen, sie beträgt im ganzen 8 644 343 und 6 441 475 cwt; diejenige von Hammelfleisch hat zugenommen, 4 891 306 cwt; hiervon kommen 13 288 000 cwt aus fremden Ländern und 4 530 000 cwt aus englischen Besitzungen. Im Jahre 1904 betrugen diese Zahlen 13 457 000 und 3 527 000 cwt. An Getreide wurde eingeführt von Rußland 17 845 000 cwt (5 147 000 cwt), von Indien 14 633 000 cwt (2 949 000 cwt), von Australien 9 700 000 cwt (5 518 000 cwt), von Kanada 16 616 000 cwt (15 797 000 cwt), von den Vereinigten Staaten 25 769 000 cwt (15 504 000 cwt), von Argentinien 20 038 000 cwt (31 691 000 cwt).

— Schiffsverkehr. Die kürzlich als Blue book veröffentlichten Tabellen des Schiffsverkehrs geben die Gesamttonnage des Schiffsverkehrs in den Häfen des Vereinigten Königreichs auf 126 975 747 Tonnen für 1908 und 128 470 870 Tonnen für 1907 an; davon betrug der Anteil der britischen Flagge 60,5 und 62,5 Prozent. Dieser Anteil ist seit 1870 in steter Abnahme begriffen. Die Gesamttonnage der englischen registrierten Schiffe (ausschließlich derjenigen in Schanghai) ist seit 1850 in stetem Steigen und hat 1908 13 263 354 Tonnen erreicht.

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Als eine weitere Folge persönlicher Differenzen anläßlich der Reorganisation des Marine-Departements ist der Rücktritt des Chefkonstrukteurs der Marine, Mr. Capps, anzusehen. Mr. Capps, der in den letzten Jahren an der Spitze des Konstruktionsbureaus gestanden und sich um den Bau der ersten amerikanischen „Dreadnoughts" große Verdienste erworben hat, gehörte zu den entschiedensten Anhängern des „Newberry-Planes" und damit zu den Gegnern des jetzigen Marinesekretärs. Er wird durch den Schiffsbauingenieur Watts ersetzt werden.

Im vergangenen Berichtsmonat ist die amerikanische Wehrmacht von einem schweren Unglücksfall betroffen worden. Bei einer Schießübung im Fort Monroe explodierte die Ladung eines 30,5 cm-Geschützes, bevor der Verschluß völlig geschlossen war, und verursachte den Tod von zehn Mann und die Verwundung von einem Offizier und vier Mann. Während zuerst ein Rückflammer angenommen wurde, scheint nach der näheren Untersuchung schlechtes Funktionieren der Sicherung der Abzugsvorrichtung die Schuld an dem Unglück zu tragen, und es fehlt nicht an Stimmen, welche eine Übereilung beim Laden als Folge des »speed craze«, der übermäßigen Sucht nach Erreichung hoher Feuergeschwindigkeit, als eigentliche Ursache bezeichnen. Zur Zeit des Unglücks fand eine Gefechtsschießübung, bei der fünf Küstenbatterien beteiligt waren, gegen Schleppscheiben statt, die ein feindliches Geschwader darstellen sollten. Wenn durch das Unglück auch die Marine nicht direkt betroffen wird, da die Küstenartillerie dem Landheer angehört, so dürfte es unter Umständen doch auch auf das Schießverfahren in der Flotte einigen Einfluß haben.

Inzwischen sind auch zwei Entscheidungen des Justizdepartements erfolgt, die für die Marine von besonderem Interesse sind. Wie schon in früheren Heften erwähnt ist, hatte der Kongreß bei Bewilligung der Neubauten die Anwendung achtstündiger Arbeitszeit für diese Bauten vorgeschrieben, und es war zweifelhaft geworden, ob diese Abstimmung für alle in Verbindung mit diesen Bauten erforderlichen Arbeiten und Materiallieferungen gelten solle oder lediglich für das Zusammensetzen der

Digitized by Google

Schiffskörper und Maschinen auf den Bauwerften. Das Justizdepartement hat sich für die letztgenannte Auffassung ausgesprochen und damit die Inbaugabe wesentlich erleichtert. Das eine Linienschiff ist bereits an die Werft New York vergeben worden; über den Bau des zweiten, das von einer Privatwerft gebaut werden soll, ist noch keine Entscheidung getroffen. — Die zweite Entscheidung des Justizdepartements betrifft die Hebung des alten Linienschiffes „Maine" im Hafen von Havanna. Infolge unklarer Fassung der betreffenden beiden Kongreßbeschlüsse, von denen einer 100000 Dollars, der zweite 200000 Dollars für diese Arbeit aussetzte, war sich das Kriegsdepartement darüber im Zweifel, ob 200000 oder 300000 Dollars im ganzen bewilligt waren, und machte seine Maßnahmen von einer Entscheidung hierüber abhängig. Das Justizdepartement hat sich dahin ausgesprochen, daß im ganzen 300000 Dollars bewilligt sind, und der Chef des Ingenieurkorps, dem die Arbeit übertragen ist, hat nunmehr einen Ausschuß ernannt, der die Einzelheiten des Vorgehens feststellen soll. Dem Kriegsdepartement sind bereits mehrere Unternehmerangebote zugegangen. Am meisten Beifall findet zurzeit der Vorschlag eines Herrn O'Rourke zu New York, der das Wrack mit Kaissons soviel heben will, daß es in ein Schwimmdock gebracht und soweit repariert werden kann, daß man es nach Hause zu schleppen vermag. Zu dem Zwecke sollen längsseit des Wracks Mauern errichtet werden, die auf eine Tiefe von 10 Fuß unter den Schiffsboden hinabreichen und soweit vom Schiffe entfernt stehen, daß zwischen Schiff und Mauer je sechs Kaissons angebracht werden können, durch deren Auspumpen man das Schiff heben will. Da das Wrack stark verschlammt und durch die Explosion voraussichtlich auch stark beschädigt ist, so darf man der Ausführung der Hebungsarbeiten mit Spannung entgegensehen.

Von größerem Interesse ist der erste Jahresbericht des Chefs der Altantischen Flotte, aus dem verschiedene Mitteilungen in die Presse gelangt sind. Der Flottenchef bezeichnet die Bucht von Guantanamo (Kuba) als einen idealen Ausbildungsplatz für die Wintermonate. Für jeden Detail- und Einzelschiffsdienst bieten sich hier die günstigsten Verhältnisse und auch für die Erholung und Unterhaltung der Besatzungen ist ausreichende und gute Gelegenheit vorhanden. Das sei gerade wertvoll in Anbetracht des Umstandes, daß in diesen Monaten ein großer Teil der Besatzungen noch aus unausgebildeten Rekruten besteht. Für taktische und Manöverübungen, Schießübungen und Torpedo- und Minendienst werden die Cape Cod-Bay und der „Southern Drill Ground" als sehr günstig bezeichnet, zumal die beteiligten Schiffe 40 sm von der Küste ankern können und daher zu den Übungen nicht erst eine längere Fahrt auszuführen brauchen. 4 Wintermonate vor Guantanamo und 2 bis $2^1/_2$ Monate in der Cape Cod-Bay werden als eine geeignete Zeiteinteilung bezeichnet. Es wird dabei angenommen, daß es gelingen wird, die Frühjahrs-Dockperiode am 1. Juni zu beenden. Bei Innehaltung dieser Zeiteinteilung und unter der Voraussetzung, daß die Flotte 1 Jahr lang ohne größeren Offiziers- und Mannschaftswechsel zusammengehalten würde, könne sie auf dem Stande hoher Leistungsfähigkeit erhalten werden. — Zu den Fahrtleistungen der Schiffe wird erwähnt, daß die Volldampffahrten innerhalb von 48 Stunden nach Beendigung einer Reise von 1400 sm ausgeführt worden sind, was man als eine Leistung unter »average service conditions« bezeichnen könne. Die „Connecticut"-Klasse habe mit Ausnahme der „Vermont" die vertragsmäßige Geschwindigkeit übertroffen, die „Virginia"- und „Idaho"-Klassen haben sie mit Ausnahme der „Rhode Island" und „New Jersey" gehalten und auch die Leistungen der „Wisconsin" und „Missouri" müßten in Anbetracht des Alters und der Indiensthaltungsdauer dieser Schiffe als gut bezeichnet werden. Nichtsdestoweniger müsse aber die Minderleistung der vorgenannten drei Schiffe („Vermont", „New Jersey", und „Rhode Island") insofern

Digitized by Google

als ein Vorteil angesehen werden, als man die Untauglichkeit ihrer Speisepumpen erkannt und deren ungesäumten Ersatz durch einen zuverlässigen Typ habe herbeiführen können. In diesen Pumpen liege überhaupt anscheinend der schwächste Punkt der Maschinenausrüstung der Flotte. Im übrigen sei auf den Selbstunterhalt der Schiffe das größte Gewicht gelegt worden. Das habe u. a. den Erfolg gehabt, daß die „New Hampshire" und „Idaho" für ihre Maschinen überhaupt nicht die Mitwirkung der Werft in Anspruch genommen haben. Auch habe sich die Arbeitsleistung auf den Schiffen nicht auf Reparaturen beschränkt, sondern es seien Arbeiten ausgeführt worden, die die Leistung der Maschinen über die ursprünglichen Pläne hinaus gesteigert hätten. So seien auf allen Schiffen mit Babcock & Willcox-Kesseln durchweg Feuertüren eines neuen Systems vom Maschinenpersonal angebracht worden, auf drei Schiffen seien alle Bodenventile durch bessere ersetzt, auf fünf Schiffen kleine Gießereien eingerichtet worden und auf einem Schiffe habe man die Verdampfer auf die doppelte Leistung gebracht und einen Speisewasservorwärmer eingerichtet, der auf dem Werkstattschiff entworfen und gebaut war. Überhaupt wird den Leistungen dieses Schiffes das höchste Lob gezollt und die Notwendigkeit eines solchen Schiffes für die Flotte betont, wobei aber gesagt wird, daß für den Kriegsfall ein größeres und vollkommener ausgestattetes Fahrzeug, als der „Panther", notwendig ist. Das Schiff ist unausgesetzt und bis an die Grenzen seiner Leistungsfähigkeit beschäftigt gewesen, auch während der Werftliegezeiten der Flotte. Ebenso wird der große Nutzen des Lazarettschiffes „Solace" erörtert, besonders auch in betreff der Übernahme von Kranken während der Schießübungen. Während des Aufenthaltes in Guantanamo wurden an drei Vormittagen der Woche für die Ärzte der Flotte medizinische und chirurgische Kliniken auf dem Lazarettschiffe abgehalten. — Auf Schleppübungen wurde großes Gewicht gelegt. Hierbei erwies sich eine versuchsweise eingeführte Schleppvorrichtung, bestehend aus einer 15 cm-Stahlleine von 275 m Länge mit einem 18 cm Stahlstropp (bridle) um die hintere Barbette, als zweckmäßig. Hiermit konnte die „Connecticut" mit 9 kn-Fahrt bei ruhigem Wasser sicher geschleppt werden. Bei den Übungen mußte auf Strecken von 12 sm geschleppt werden mit verschiedenen Kursänderungen nicht unter 8 Strich. — Sehr eingehend werden die Signalübungen besprochen, wobei erwähnt wird, daß vor Anker täglich 1200 bis 1400 Worte die Brücke des Flaggschiffes „passierten". Die Nützlichkeit der Verwendung von Scheinwerfern zum Signalisieren auch am Tage wird durch einen Fall beleuchtet, in dem es dadurch gelang, ein Schiff, das mehr als 8 sm entfernt war, bei so diesigem Wetter, daß man es kaum sehen konnte, zur Flotte zurückzurufen. Hierbei wurden die Signale ohne Glas deutlich erkannt. Funkspruchsignaldienst wurde fleißig geübt und hierin ein großer Fortschritt erzielt, obwohl die neuen Gittermasten einen großen Teil der Wellenenergie absorbieren. Während die Flotte vor Guantanamo lag, wurde die Verbindung mit Key-West ständig unterhalten. Hierbei wurden oft Funksprüche, die für Key-West bestimmt waren, von Schiffen in New York gelesen und eine interessante Erfahrung gemacht. Das Flaggschiff sandte an das Vorratsschiff „Culgoa", das in New York lag, den Befehl, Vorräte zu bringen. Der Funkspruch sollte von Key-West über Washington an die „Culgoa" weitergegeben werden; diese hatte aber das Telegramm selbst abgefangen und bereits die betr. Vorräte an Bord genommen, als sie den Befehl über Washington erhielt. Die Funksprüche von Guantanamo wurden stets in Panama und oft auch in San Juan (Portorico) aufgenommen. Trotzdem hält es der Flottenchef für unerläßlich, daß das Funkspruchwesen unter staatlicher Kontrolle gestellt wird. Obwohl der Funkspruchverkehr grundsätzlich auf das Notwendigste beschränkt und für Privatzwecke sowie zwischen Schiffen innerhalb Signalentfernung ohne Genehmigung des Flottenchefs überhaupt untersagt war, traten doch häufig Störungen durch Interferenz mit privaten Stationen auf. So wurde festgestellt, daß

Digitized by Google

Schulknaben mit geringen Kosten Funkspruchseinrichtungen herstellen, mit denen sie nicht selten den Verkehr der Flotte tatsächlich gestört haben. — Als für unsere Verhältnisse eigenartig ist aus dem Berichte noch zu erwähnen, daß die Flotte in Guantanamo die Landungsbrücken usw. instandgesetzt und verbessert, sowie umfangreiche Baggerarbeiten zur Verbesserung der Landungsgelegenheiten vorgenommen hat, alles mit Schiffspersonal. Hierfür wurde ein Bagger der Station vom „Panther" aus ausgebessert und mit einem neuen Kessel versehen; er arbeitete während des ganzen Aufenthaltes mit einer Besatzung von der „Georgia".

Für die Sicherung der Einfahrt zur Chesapeake-Bay war die Herstellung einer großen künstlichen Insel für die Errichtung eines starken Mittelgrundforts geplant. Hierfür waren 8,5 Millionen Dollars gefordert, aber nicht bewilligt. Man will jetzt eine bedeutend kleinere Insel für nur 2 Millionen Dollars herstellen, in ähnlicher Weise wie auf El Fraile (Manila) und außerdem eine Batterie für drei oder vier 30,5 cm-Geschütze bei Cap Henry.

— Flottentätigkeit. Die Atlantische Linienschiffsflotte hat Anfang August nach einer Parade vor dem Präsidenten ihre Übungen in der Cap Cod-Bay wieder aufgenommen, vorerst jedoch ohne die beiden „Dreadnoughts" — „Delaware" und „North Dakota" —, die noch mit Sonderübungen beschäftigt sind. Das bisherige Sondergeschwader, bestehend aus den Panzerkreuzern „Tennessee", „Montana" und „North Carolina" — während die „South Dakota" wieder zur 2. Division der Pazifischen Flotte zurückgetreten ist —, ist als 5. Division in die Atlantische Flotte eingetreten, so daß diese jetzt auch Kreuzerkräfte zur Verfügung hat. Am 1. November soll die Linienschiffsflotte mit einer Torpedodivision eine Mittelmeerreise antreten, von der sie Mitte Januar 1911 nach Guantanamo zurückkehren wird, um dann sogleich die Winterübungen aufzunehmen.

Die 1. (Panzerkreuzer-) Division der Pazifischen Flotte hat die Kreuzfahrt nach südamerikanischen Häfen der Westküste angetreten.

Der Panzerkreuzer „New York" ist an Stelle der „Charleston" als Flaggschiff in die Asiatische Flotte eingetreten. Vorher hatte die „Charleston" mit dem Kreuzer „New Orleans" Tsingtau besucht.

Das Seekadetten-Übungsgeschwader („Iowa", „Indiana", „Massachusetts") ist von seiner europäischen Reise nach Annapolis zurückgekehrt.

Über die Reise des Unterseebootes „Salmon" von Quincy nach Hamilton (Bermudas) und zurück (vgl. Augustheft, S. 1042) wird noch berichtet, daß auf der ganzen, 1514 sm langen Fahrt 7250 Gallonen Gasolin verbraucht wurden. Bei der Ankunft in Hamilton war nur etwa die Hälfte des Gasolinvorrates verbraucht, so daß das Boot ohne Auffüllung die Rückreise hatte antreten können. Auf der Hinreise lief das Boot durchschnittlich 9 kn, auf der Rückreise 10 kn. An Bord befanden sich 21 Personen. Auf der Ausreise geriet das Boot in schweres Wetter, so daß die Besatzung unter Deck bleiben mußte. Die Seeeigenschaften erwiesen sich als gut und die elektrische Ventilationseinrichtung zum Austreiben der schlechten Luft und Ersatz durch frische Luft, die in Form von Preßluft in 28 Stahlflaschen mitgenommen war, brauchte nicht in Tätigkeit gesetzt zu werden. Ebensowenig wurde die Hilfe des zur Sicherheit mitgenommenen Schleppdampfers in Anspruch genommen. Bei der Rückkehr nach Quincy befand sich das Boot in so gutem Zustande, daß es die Reise sofort hätte wiederholen können.

Bei Übungen der Atlantischen Unterseeboots-Flottille kam das Unterseeboot „Bonita" unter das als Tender fungierende Kanonenboot „Castine" und beschädigte dieses so schwer, daß es schleunigst auf Strand gesetzt werden mußte. Die „Bonita" kam mit leichten Beschädigungen am Bootskörper und den Sehrohren davon.

Digitized by Google

— Personal. Kontreadmiral Rodgers ist verabschiedet worden. Korvettenkapitän Traut von der Office of Naval Intelligence wurde zum Marineattaché in Berlin ernannt.

— Artillerie. Über die Schießleistungen des Linienschiffes „Idaho" wird noch Folgendes berichtet: Es wurde bei bewegter See mit 10 kn Fahrt gegen eine kleine Leinwandscheibe geschossen. Entfernung und Fahrt der Scheibe sowie deren Abmessungen werden nicht angegeben. Es wurden erzielt 94 Prozent Treffer mit den 30,5 cm-Geschützen, 84 Prozent mit den 20,3 cm- und 73 Prozent mit den 17,8 cm-SK. Das beste 30,5 cm-Geschütz erzielte 3 Treffer in 68 Sekunden, der beste 20,3 cm-Turm mit 16 Schuß 15 Treffer in 1 Minute 17 Sekunden, das beste 17,8 cm-Geschütz mit 10 Schuß 9 Treffer in dem Tempo von 7 Treffern in der Minute.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Der alte Kreuzer „Chicago" ist als Übungsschiff für die Marinereserve zu Boston umgebaut worden.

Die Electric Boat Company, der die 3 Unterseeboote für die pazifische Küste der Bewilligung 1909 in Auftrag gegeben waren, hat den Bau von zweien den Union Iron Works zu San Francisco und den des dritten an Moran & Co. zu Seattle übertragen. Das vierte, Lake-Boot, wird voraussichtlich zu Bridgeport gebaut werden. Jedes Boot wird rund 400 000 Dollars kosten.

Der achte Flottenkohlendampfer, der zu Sparrows Pt. gebaut wird, hat den Namen „Neptune" erhalten. Das Schiff soll im Mai 1911 abgeliefert werden und wird 889 600 Dollars kosten. Es soll 12 500 Tonnen Kohlen laden können und 14 kn laufen. An der Maschinenanlage soll die Melville-Mc. Alpinsche Übertragung angebracht werden.

Der neue Torpedobootzerstörer „Roe", das erste Boot mit ausschließlicher Ölfeuerung, soll an der gemessenen Meile 31 kn gemacht haben. Gefordert waren nur 29,5 kn.

— Häfen, Docks usw. Das Trockendock Nr. 3 zu Norfolk, das 550 Fuß (167 m) lang ist, soll auf 732 Fuß (223 m) verlängert werden, um die größten Linienschiffe aufnehmen zu können. Hierfür sind vom Kongresse 550 000 Dollars bewilligt worden.

— Verschiedenes. Die alte Yacht „Hornet", die bei Ausbruch des spanischen Krieges für 117 500 Dollars erworben wurde, ist für 5100 Dollars verkauft worden. Es sollen ferner die kleinen Kreuzer „Boston" und „Detroit", das Kanonenboot „Concord" und das Torpedoboot „Winslow" verkauft werden, da sich die Kosten eines Umbaus nicht lohnen.

Auf dem Vorratsschiff „Culgoa" brach zu Boston ein gefährlicher Brand aus. Das Schiff hatte einen Leichter längsseit und gab an diesen Kasten mit rauchlosem Pulver ab. Auf dem Leichter explodierte hierbei — wie es heißt, infolge von Selbstentzündung des Pulvers — ein Pulverkasten und setzte das Zeug der bei der Übernahme beschäftigten Leute in Brand. Alsdann geriet der Leichter selbst in Brand und das Feuer sprang durch ein Seitenluk in den Laderaum der „Culgoa" über, in dem sich 1900 Kasten mit Pulver und Gasolin befanden. Es glückte jedoch, das Feuer auf der „Culgoa" zu löschen, bevor eine Katastrophe eintrat, und auch der losgeworfene Leichter konnte noch gerettet werden.

Für die Marinemiliz sind folgende Flaggenabzeichen angeordnet worden: Flagge der Marinemiliz: in der Nationalflagge ein blaues Feld mit einem Karo von Altgold, das einen Anker trägt. Wimpel: je zur Hälfte blau und gold; in dem

Digitized by Google

blauen Teile ein goldenes Karo mit Anker. Flagge der Kommodore: horizontal geteilt, oben blau, unten golden; in dem blauen Teile goldenes Karo mit Anker.

Für Versuche mit einem Flugapparate, der von dem Abgeordneten Batter Ames hergestellt wurde, ist das Torpedoboot „Bagley" mit einer besonderen Plattform versehen worden. Man will dem Apparate an Stelle des gewöhnlichen Anlaufes durch die Fahrt des Torpedobootes den Anstoß zum Aufstuge geben, der von der Plattform aus erfolgen soll.

⚜

Frankreich. Über den Marineetat wurde Anfang August in der Budgetkommission der Kammer verhandelt. Einzelheiten des Etats sind an anderer Stelle (S. 1179) näher besprochen. Daselbst ist auch eine Übersicht über die Bautätigkeit im Jahre 1911 gegeben.

Marineberichterstatter für die Budgetkommission der Abgeordnetenkammer ist für 1911 M. Bénazet; zum Vorsitzenden der Marinekommission der Kammer ist M. Delcassé gewählt; Mitglieder dieser Kommission sind u. a. Admiral Bienaimé, M. Thomson und M. Chaumet, welch letzterer wiederum den Bericht über das Flottengesetz zu liefern hat. Marinereferent der Finanzkommission des Senats ist M. Monis.

— Flottentätigkeit. Eine Generalbesichtigung der Schiffe findet in diesem Jahre nicht statt; die Oberbefehlshaber können die Besichtigung nach Belieben vornehmen.

Beide Geschwader erledigten im Juli die 3e und 4e écoles à feu, Anfang August das Preisschießen (vgl. „Artilleristisches").

Beim I. Geschwader hat „Justice" eine sechswöchige Reparatur der Schornsteine zu erledigen. Die Herbstinstandsetzung werden die 1. Division und 1 Panzerkreuzer in Biserta, die 2. Division, 3 Panzerkreuzer und die Torpedojäger in Toulon vornehmen. „Léon Gambetta" wird für „Jules Michelet" eintreten, der Ersatzschiff wird; ebenso werden „Vérité" und „Suffren" wechseln, sobald dieser seine Reparaturen beendet hat.

Das II. Geschwader ging am 6. August nach Brest ab, wo es am 22. ankommen sollte, um bis Mitte September dort zu verbleiben. Die 2. Panzerkreuzerdivision soll am 1. September die Instandsetzung in Cherbourg beginnen. Die Torpedojäger sind über Oran nach Rochefort und Cherbourg abgegangen.

„Condé", der im Juli vorübergehend nach Kreta entsendet war, stieß Ende des Monats wieder zum II. Geschwader. — „Amiral Charner" trat von Kreta aus eine Rundreise durch das östliche Mittelmeer an.

Küstenpanzer „Bouvines", 5 Torpedojäger, 2 Unterseeboote und 14 Torpedoboote vertraten die Marine bei der Duquesne-Dreihundertjahrfeier in Dieppe.

Als Schiffsjungenschulschiff tritt an Stelle von „Bretagne" am 1. September „Mytho" ein, die den Namen „Bretagne" annimmt.

Panzerkreuzer „Dupleix" geht nicht nach Ostasien, dafür stellt „Kléber" Anfang Oktober für diese Station in Dienst.

Folgende Stundenleistungen wurden bei der Kohlenübernahme von den Schiffen des I. Geschwaders vor und nach den Sommermanövern erzielt:

	Juni	Juli		Juni	Juli
„Patrie"	129 t	145 t	„Vérité"	128 t	186 t
„République" . .	120 =	109 =	„Jules Ferry" . .	128 =	144 =
„Démocratie" . .	93,5 =	112 =	„Victor Hugo" . .	128 =	110 =
„Justice" . . .	192 =	160 =	„Jules Michelet" .	80 =	113 =
„Liberté" . . .	80 =	105 =	„Ernest Renan" . .	80 =	126 =

Digitized by Google

Flottillen. Vom 1. Januar 1911 an wird die Zahl der im Mobilmachungsfall in Cherbourg zu aktivierenden Torpedobootsdivisionen von 4 auf 3 herabgesetzt.

— Flottenmanöver. Über den Verlauf und die Ergebnisse der taktischen Flottenmanöver sind noch folgende Einzelheiten bekannt geworden:

Für das Gefecht sind nur die einfachsten Formationen vorgesehen; für die Annäherung Dwarslinie oder — auf große Entfernungen — Divisionskolonnen (vergleiche Augustheft, S. 1029), die schnell Dwarslinie oder Kiellinie zu formieren gestatten; für die Schlacht selbst: Kiellinie, auch Staffel, um bei Annäherung oder Entfernung möglichst viele Geschütze zum Tragen zu bringen; für Wendungen werden ganz einfache Signale verwandt, die man auf alle Fälle durchzubringen hofft. Ein- oder zweimal ist einem der Parteien ein teilweises crossing the T (barrer le T) gelungen; ebenso ist die Queue der einen Linie beim Kreisgefecht von der feindlichen Spitze mehrere Male umfaßt worden; letzteres hätte nach »Le Yacht« vermieden werden können, wenn die Schlußschiffe nicht im Kielwasser des Vordermanns geschwenkt, sondern sich energisch seitlich heraus in das Kielwasser des Führers gesetzt hätten.

In allen Fällen kam es zu einer der „klassischen Formen" (»Le Yacht«) des Gefechts, zum laufenden oder zum Kreisgefecht. Ein Geschwindigkeitsunterschied der Linien von 2 bis 3 kn bewirkte keine wesentliche Überlegenheit der schnelleren; der Nutzen selbständig operierender schneller Divisionen wird dadurch aber nicht berührt.

Die Feuerkonzentration ist in der letzten Zeit befriedigend durchgeführt worden. Die Flaggschiffe und ihre Hinterleute sowie die Schlußschiffe wurden in der Regel — wie aus den Schießlisten festgestellt — stärker beschossen als die übrigen; einzelne Schiffe blieben unbeschossen.

Die Befehle über Gefechtsformation und Bewegungen im Gefecht wurden durch F. T. gegeben, gleichzeitig durch Flaggen, die aber häufig nicht auszumachen waren. F. T. wurde ferner beim Fahren im Nebel und mit abgeblendeten Lichtern mit gutem Erfolg benutzt. Bei Verwendung verschiedener Wellen arbeitete der gleichzeitige F. T.-Verkehr verschiedener Parteien zufriedenstellend. Zu wünschen übrig ließ noch die Übermittlung der Befehle zwischen Kommandostand und Funkenraum; als nachteilig erwies sich ferner die Schwierigkeit, dringende Signale schnell durchzubekommen; als bedenklich wird schließlich die Verletzlichkeit der Antennen bezeichnet; man folgert daraus die Notwendigkeit, zahlreiche, weniger exponierte Gefechtsantennen herzustellen.

— Personal. Der Besatzungsetat des „Edgar Quinet" ist vorläufig auf 834 Mann, davon sechs für den F. T.-Dienst, festgesetzt.

Die in Aussicht genommene Schaffung eines besonderen Korps für die Bedienung der Funkentelegraphie ist aufgegeben; es wird nunmehr geplant, diese Tätigkeit vom Torpedopersonal auf das Signalpersonal zu übertragen.

Der Spezialdienstzweig der Mousqueterie wird eine Änderung der Organisation erfahren. Die Ausbildung der Geschützführer für die leichte Artillerie wird, wie die für die schwere und mittlere, in Zukunft ganz in der École de canonnage erfolgen, die École de tir in Lorient wird dann eingehen. Das bataillon d'apprentis-fusiliers in Lorient wird nur noch der Vorbildung des Personals für die Landungskompagnien, für den Sicherheitsdienst an Bord und an Land sowie dem Unterricht in körperlichen Übungen dienen. Auch die Ausbildung an den Landungsgeschützen wird der Mousqueterie zufallen. Der Kursus der apprentis-fusiliers wird nur noch 6 Monate umfassen.

Um die Disziplin auf den Auslandschiffen zu heben und das Ansehen der französischen Flagge im Auslande zu wahren, sind Bestimmungen getroffen, nach

Digitized by Google

denen Leute mit bestimmten Strafen nicht auf diese Schiffe, sondern nur auf große Schiffe der heimischen Geschwader kommandiert werden dürfen.

Der Stab der „Danton"-Klasse wird wie folgt zusammengesetzt sein: 1 Kapitän zur See, 1 Fregattenkapitän, 5 lieutenants de vaisseau, davon 1 mit 14jähriger Dienstzeit in der Charge, 1 Artillerie-, 1 Torpedo-, 1 fusilier-Spezialist, 1 ohne Spezialzeugnis, 7 enseignes de 1e classe, davon 2 Artillerie-, 1 Torpedo-, 1 fusilier-Spezialist, 3 ohne Spezialzeugnis, 3 enseignes de 2e classe, 1 Chefingenieur, 4 Oberingenieure, 2 Ärzte, 1 Zahlmeister.

Der Stab des Torpedoschulschiffes wird in Zukunft folgendermaßen umgeformt: 1 Kapitän zur See, 1 Fregattenkapitän, 1 lieutenant de vaisseau — Torpedospezialist — (mindestens 12 Jahre im Dienstgrade) als Protokollführer des Instruktionsrates; 2 lieutenants de vaisseau — Torpedospezialisten — als Führer der Torpedoschülerkompagnien; gleichzeitig ist einer mit der Verwaltung der Torpedos, der andere mit Verwaltung des elektrischen Betriebes an Bord beauftragt; 4 enseignes mit Torpedooffizierzeugnis als Zugführer bei den Schülerkompagnien; 1 enseigne mit Torpedo- oder Elektrizitätszeugnis, der die Ausbildung in der F.T. leitet; 1 enseigne-fusilier, 2 Ingenieure, 2 Ärzte, 1 Zahlmeister.

— Artillerie. 1. Für die Ausbildung der Artillerieingenieure ist durch Dekret vom 21. Juli 1910 eine école d'application d'artillerie navale beim laboratoire central unter der Leitung des Direktors dieses Laboratoriums, eines ingénieur général, geschaffen. Der Kursus dauert 2 Jahre und umfaßt vor allem praktische Übungen betreffend Konstruktion und Verwendung des Artilleriematerials, ferner den Besuch von Artilleriewerkstätten. Prüfungen sind nach dem ersten und zweiten Jahr abzulegen.

2. Die Geschützrohre für die 1910-Linienschiffe werden im allgemeinen der seit 1893 gebräuchlichen Konstruktion entsprechen, mit einigen Abänderungen, die an das durch seine Solidität bekannte Rohrmodell 1884 erinnern. Die Verschlüsse der 30,5 cm-K werden nach dem schon früher eingeführt gewesenen System mit langer Schraube konstruiert, das nur ein einziges Mal infolge Bedienungsfehlers Anlaß zu einem Unfall gegeben hat; gegen einen derartigen Bedienungsfehler wird eine mechanische Sicherung vorgesehen. Die Bewegung des Verschlusses wird sehr schnell vonstatten gehen. Die Verschlüsse für die 14 cm-SK, die für Kartuschen eingerichtet sind, erhalten eine leicht exzentrische Verschlußschraube, die verhindert, daß vor völligem Abschluß des Rohres der Schlagbolzen auf die Zündschraube treffen kann.

3. Der an einen Privatunternehmer verkaufte und von diesem gehobene Schiffskörper des bei der Verwendung als Zielschiff für Schießversuche mit P-Granaten gesunkenen „Amiral Duperré" soll in Toulon ins Dock gebracht werden, um die Wirkung dieser Granaten am Ziel festzustellen.

4. Das gefechtsmäßige Schießen der Hauptarmierung für das dritte Vierteljahr wurde beim I. Geschwader treffenweise abgehalten zur weiteren Erprobung der Feuerkonzentration auf ein Ziel nach der Methode der salves alternées et cadencées. Als Ziel dienten drei Elemente der großen Scheibe, die verankert waren. Die seitliche Beobachtung erfolgte von Land aus (auf Porquerolles). Um die Beobachtung zu erleichtern, hatten die Schiffe gegenseitig abwechselnd 15, 20 oder auch 25 Sekunden Feuererlaubnis. Jedes Treffen machte zwei Anläufe, einen für jede Seite; Entfernung 5000 bis 7600 m, Feuererlaubnis 6 Minuten, Kurse dem Artillerieoffizier unbekannt. Das Treffen „Démocratie"—„Vérité" hatte die besten Resultate: 20 und 29 Prozent Treffer; es erzielte in $1^1/_2$ Minuten 11 Treffer. — Das Verhalten des Artilleriematerials gab anfangs wieder zu Versagern Anlaß. Auf „Justice" wurden fünf 19 cm-SK unbrauchbar, nach dem ersten Anlauf bereits vier,

Digitized by Google

Bei zweien dieser Geschütze wurden die kurz vorher erneuerten Höhenrichtmaschinen gebrauchsunfähig, bei zwei andern klemmten die Verschlüsse fest. Einer der letzteren zeigte eine starke Vertrimmung eines Gewindeganges; dieser Verschluß stammte von einem Geschütz des „Amiral Duperré" und war daher dem Gasdruck der modernen Geschütze nicht gewachsen. Auf „Patrie" wurden die Höhenrichtvorrichtungen des hinteren 30,5 cm-Turms unbrauchbar. Auf „Vérité" wurde durch einen Rückflammer ein Geschützführer verletzt. Versager kamen dagegen nur vereinzelt vor.

Das Nachtschießen der leichten Artillerie erfolgte schiffsweise nach zwei miteinander verbundenen Elementen der Silhouettenscheibe; je zwei Anläufe, Entfernung 2000 bis 800 m, Geschwindigkeit 14 kn. Die Resultate waren mittelmäßig, die Beleuchtung des Ziels war fast durchweg mangelhaft. Die Trefferprozente schwankten zwischen 2 und 10 Prozent. Auch die Torpedojäger, die ihr Tagschießen gegen ein verankertes Element der großen Scheibe abhielten, hatten nur mittelmäßige Treffresultate. Auf „Sape" (2. Torpedojägerflottille) wurde eine 4,7 cm-SK ganz demontiert, sie fiel infolge Bruches der Nieten des Pivotsockels auf die Brücke.

Das II. Geschwader beabsichtigte anfänglich, das Treffenschießen der schweren und mittleren Artillerie (3e école à feu) gegen den Lizerot-Felsen abzuhalten; da indessen nach wenigen Schüssen das Ziel infolge des aufgewirbelten Staubes nicht mehr zu erkennen war, wurden dieselben Scheiben wie beim I. Geschwader verwandt. Die Entfernungen schwankten zwischen 5000 und 6500 m. Das Schießen wurde von den Gruppenführern selbständig geleitet, nachdem beim ersten Anlauf die ersten, beim zweiten Anlauf die zweiten Artillerieoffiziere das Einschießen geleitet hatten. Die Resultate waren im allgemeinen mittelmäßig. Als Gründe dafür werden die Verwendung von Schrapnells, die bei diesen Übungen aufgebraucht werden sollten, sowie die Unzulänglichkeit der den Gruppenführern zur Verfügung stehenden Entfernungsmesser auf so große Entfernungen genannt; die Größe der beobachteten Streuung sei auch auf die für die Verwendung von Schrapnells nicht hinreichend genaue Einteilung der Visiere zurückzuführen. Versager und vorzeitige Krepierer sind nur selten vorgekommen. Die Barr & Stroud-Entfernungsmesser haben auf einigen Schiffen nicht zufriedenstellend gearbeitet, sei es infolge von Konstruktionsfehlern oder infolge der Erschütterungen am Aufstellungsort.

Die 3e école à feu der leichten Artillerie wurde beim II. Geschwader nachts divisionsweise durchgeführt; vier Anläufe, zur Hälfte als Verfolgungs-, zur anderen als Rückzugsgefecht. Besetzung der Geschütze nach der Kriegswachrolle, Leitung des Schießens durch die Batteriekommandeure der Kriegswache. Die Resultate entsprachen der Unzulänglichkeit des veralteten Materials; Visierbeleuchtung ist so gut wie überhaupt nicht vorhanden, die Befehlsübermittlung nach den Scheinwerfern ist mangelhaft, das Personal ist nicht genügend geübt.

Die 4e école à feu des I. Geschwaders wurde ebenfalls treffenweise abgehalten; je zwei Anläufe, Entfernungen 6000 bis 7600 m, Feuerkonzentration nach der Methode der salves cadencées mit 30 Sekunden Salvenintervall für Einschießen, Leitung durch die enseignes de vaisseau-canonniers. Die besten Ergebnisse erzielte das Treffen „Patrie" — „République" mit 21 und 27 Prozent; von den Kreuzern hatten „Jules Ferry" — „Victor Hugo" 20 und 22 Prozent Treffer aufzuweisen. „Justice" konnte nach Beseitigung der Havarien ohne Störung an dieser Schießübung teilnehmen. — Man beurteilt nach diesen Resultaten das Verfahren der Feuervereinigung mit salves cadencées oder salves échelonnées im Treffenverbande günstiger als früher, wo es allerdings im Divisionsverbande (zu drei Schiffen) geübt worden war.

Die 4e école à feu der leichten Artillerie wurde nachts geschossen gegen ein verankertes Silhouettenziel; sie ergab bessere Resultate als die vorhergehende Übung der leichten Artillerie; „Démocratie" hatte 20 Prozent Treffer.

Digitized by Google

Die Torpedojäger, die zum ersten Male nachts schossen, erzielten nur unzureichende Ergebnisse.

Das II. Geschwader, das die 4e école à feu auf 7000 bis 9000 m schoß, hatte bei dieser Übung mit der Hauptarmierung gute Resultate; auch bei der leichten Artillerie befriedigten die Ergebnisse.

Das Preisschießen wurde zuerst vom II. Geschwader abgehalten; Ziel für schwere und mittlere Artillerie der alte Küstenpanzer „Fulminant", Kurse durch Führerschiff bestimmt, Entfernung 6000 bis 7000 m. Schiedsrichterkommission aus Offizieren beider Geschwader zusammengesetzt. Die Gesamtresultate sind in der Tabelle zusammengestellt; sie stehen sowohl nach der mittleren Leistung als auch nach derjenigen des besten Schiffes denen des Jahres 1909 nach.

Schiff	Schußzahl*)	Trefferzahl*)	Trefferprozente absolut	Trefferprozente in der Zeiteinheit**)
„St. Louis"	175	25	14,3	12,3
„Gaulois"	190	14	7,4	7,5
„Charlemagne"	189	25	13,2	11,2
„Bouvet"	149	30	20,8	22,6
„Jauréguiberry"	98	30	30,6	33,4
„Carnot"	92	17	18,4	21,8
„Marseillaise"	113	32	28,3	22,4
„Gloire"	136	18	13,2	10,2
„Condé"	133	34	29,5	20,8
„Dupetit-Thouars"	110	37	33,6	24,3
Insgesamt	1385	262		
im Mittel	18,9 Prozent			

Für das Preisschießen der Antitorpedobootsartillerie war als Aufgabe Torpedobootsabwehr mit den leichten Buggeschützen gestellt; zwei Ziele, Feuererlaubnis 1 Min. 45 Sek. Infolge der schweren Bedingungen erzielten nur 2 Schiffe gute Resultate: „Bouvet" mit 42 und „Gloire" mit 72 Treffern.

Nach dem Schießen der Panzerkreuzerdivision des I. Geschwaders am 4. August erwies sich eine weitergehende Reparatur des Zielschiffes als erforderlich.

— Schiffsbau. In Lorient arbeiten 1300 Arbeiter an der Fertigstellung des „Mirabeau", der die schwere Artillerie des in St. Nazaire noch nicht soweit fortgeschrittenen „Diderot" erhält. — 300 Arbeiter sind an dem Bau des am 1. August auf Stapel gelegten „Courbet" tätig.

Die Turbinen für das neue Linienschiff „Jean Bart" sind bei der Société des Forges et Chantiers de la Méditerranée in La Seyne in Auftrag gegeben, von der bereits die Turbinen für „Danton", „Vergniaud" und „Voltaire" geliefert wurden. Die Anlage wird der des „Voltaire" ähneln: 4 Wellen; an den äußeren Wellen die Hochdruckturbinen für Vorwärtsgang und Rückwärtsturbinen; an den inneren Wellen die Niederdruckturbinen für Vorwärtsgang, je eine Rückwärtsturbine sowie die Marschturbinen. 3 wasserdichte Maschinenräume, im mittleren die beiden inneren Wellen; hinter diesen drei Räumen noch 2 wasserdichte Abteilungen mit den Kondensatoren. Maximalumdrehungszahl 340, Kesseldruck 18 kg, 30000 PS. Bauzeit bis Beginn der Probefahrten 34 Monate.

— Unterseeboote. Folgende Vorsichtsmaßregeln sind für die Übungen der Unterseeboote angeordnet. 1. Die Boote dürfen in engen Kanälen und Hafeneinfahrten nicht tauchen. 2. Bei Tauchübungen auf einer Reede oder in der Nähe eines Hafens innerhalb einer bestimmten Grenze müssen die Boote von einem Dampf-

*) 30,5 cm-, 19 cm-, 16,4 cm-, 13,8 cm- und 10 cm-Geschütze.
**) „rendement".

Digitized by Google

boot oder Torpedoboot begleitet sein, die als Kennzeichen achtern an der Stelle der Nationalflagge einen weißen Ball, vorn die Flagge 1 führen. Derartigen Fahrzeugen ist auf große Entfernungen auszuweichen; sie sind stets achtern zu passieren. 3. Während aller Tauchübungen führen die Unterseeboote vorn die Flagge 1, achtern die Nationalflagge. Den so gekennzeichneten Unterseebooten ist, auch wenn sie an der Oberfläche fahren, aus dem Wege zu gehen. 4. Die Semaphorstationen, die Unterseeboote in Sicht haben, heißen die Flagge 1, um alle Fahrzeuge zu warnen. 5. Es dürfen keine Angriffsübungen der Unterseeboote gegen passierende Post- und Handelsdampfer unternommen werden, sondern nur gegen Kriegschiffe, die vorher von der Absicht des Unterseebootskommandanten unterrichtet sind. 6. Während der Tauchübungen darf der Posten am Periskop nie verlassen werden; der Beobachter darf in keiner Weise abgelenkt werden. 7. Bei Tauchübungen in großen Tiefen ohne Periskop haben sich die Unterseeboote soweit möglich in solchen Tiefen zu halten, daß sie nichts von über ihnen passierenden Schiffen zu befürchten haben, d. h. in etwa 16 m Tiefe. 8. Das Boot darf in diesem Fall erst auftauchen, nachdem der Kommandant sich überzeugt hat, daß kein Schraubengeräusch in der Nähe vernehmbar ist. Zu diesem Zweck sind die Maschinen zeitweise zu stoppen.

Über die Beschaffenheit der projektierten Unterseebootshebedocks, deren erstes von den Chantiers de la Loire für Toulon gebaut werden soll, werden folgende Einzelheiten bekannt: Länge 98 m, Breite 23 m, mittlerer Tiefgang 2,3 m, Höhe der Dockkiele 0,15 m, mittleres Deplacement 2430 t, Tragfähigkeit 1000 t. Das Dock besteht aus zwei Caissons, die vorn durch einen dem Bug eines Schiffes ähnelnden Teil, achtern durch eine Brücke verbunden und außerdem durch 10 Querverbindungen gegeneinander abgesteift sind. Diese tragen die Heißvorrichtung, bestehend aus 20 Taljen mit 56 mm-Ketten, deren feste Part an dem Kolben einer hydraulischen Winde angreift und deren freies Ende mit Wellen- und Räderübertragung durch einen elektrischen Motor bewegt wird.

Der Minister hat den Chefingenieur Simonot und einen höheren Sanitätsoffizier mit dem Studium der Frage beauftragt, wie bei Unfällen das Leben der Besatzung im Unterseeboot gesichert werden kann.

Über den „Pluviôse"-Untergang und die Bergungsarbeiten werden im »Moniteur de la Flotte« noch weitere Angaben gemacht: Im Augenblick des Zusammenstoßes hat es auf der „Pluviôse" gebrannt; an verschiedenen Stellen, besonders im Kommandostand, hat Kurzschluß stattgefunden; hier waren alle Kabel geschmolzen, die Holztafeln ausgebrannt, der Hartgummi verbogen oder zerbrochen. Wenn auch das Feuer durch das eindringende Wasser bald gelöscht worden ist, so liegt doch die Möglichkeit vor, daß die im Kommandostand befindlichen Personen durch den Qualm erstickt sind. Alle Maßregeln zur Rettung des Bootes sind von der Besatzung getroffen worden: Ausblasen der Tanks, Auslösen der Sicherheitskiele, Ausrücken der Tauchrudermotoren und Bewegung der Tauchruder mit der Hand. Das Periskop war nach achtern gerichtet, woraus gefolgert wird, daß der Kommandant die Bewegungen des Postdampfers verfolgte. Auch der Vermutung wird daher Ausdruck verliehen, daß der Brand vor dem Zusammenstoß ausgebrochen sei und daß das Unterseeboot im Moment der Kollision nicht manövrierfähig war. Die Wiederherstellung der „Pluviôse" ist angeordnet; die Kosten werden 480 000 *M* betragen. — Die Dichtung der Lecks durch die Taucher erfolgte in der Weise, daß sie rechtwinkelige, in der Mitte mit einer starken Schraube versehene Holzplatten von 15 bis 20 cm Breite und einer der Breite des Lecks entsprechenden Länge in die Lecköffnung einführten und auf die Innenseite der Bordwand auflegten; auf die nach außen ragende Schraube wurde sodann eine Blechplatte von entsprechender Form gestreift und diese durch eine aufgeschraubte Mutter fest gegen die Außenseite

Digitized by Google

der Bordwand gepreßt. Die einzelnen so angebrachten Platten wurden durch Werg und Zement gegeneinander abgedichtet. — Die 52 und 54 mm-Ketten erwiesen sich als zu schwach für die Hebung des Bootes, sie brachen wiederholt; 60 mm-Ketten, die später verwandt wurden, waren der Beanspruchung gewachsen; indessen ist ihr Gewicht zu groß, als daß sie auf größeren Tiefen sich anbringen und mit Taljen aufholen ließen. Die Herstellung dünnerer (50 mm), aber widerstandsfähigerer Ketten aus Panzerstahl, wie sie in kurzen Enden schon an den Booten als Hebestroppen angebracht sind, würde, so meint »Moniteur«, daher ins Auge zu fassen sein. Ferner seien die Augbolzen, mit denen die kurzen Hebestroppen der Boote an den Ballasttanks befestigt sind, aus den Tankwänden herausgerissen; die widerstandsfähigere Befestigung dieser Augbolzen und Verstärkung der Tankwände sei daher geboten, zumal da die Schwimmfähigkeit der Boote durch die Ballasttanks bedingt sei.

In Cherbourg haben im Beisein des Generalinspekteurs der Flottillen, Vizeadmirals Philibert, Versuche zur gegenseitigen Verständigung der Unterseeboote unter Wasser durch Glockensignale stattgefunden; die Versuche, die von „Messidor" und „Français" ausgeführt wurden, ergaben auf mehrere Meilen Entfernung gute Resultate; es werden in Zukunft alle Unterseeboote mit diesem Verständigungsmittel ausgerüstet.

Das am 7. Juli vom Stapel gelassene Tauchboot „Vendémiaire" ist das letzte des „Pluviôse"-Typs, das mit Dampfmaschinen für Überwasserfahrt ausgerüstet wird; die weiteren Boote erhalten Schweröl motoren des Diesel-Systems.

Auf dem alten Unterseeboot „X" ist ein Petrolmotor eingebaut.

Die Firma Schneider (Creusot) legt auf der Reede von Toulon — Creux St. Georges — eine Unterseebootstation für die von ihr zu bauenden Boote an, die hier ihre Probefahrten abhalten sollen. Boote, die zu großen Tiefgang haben, um von Chalon die Saône und Rhône abwärts zu gehen, werden auf einem eigens zu konstruierenden Leichter nach Toulon transportiert.

— Ausrangiert ist Küstenpanzer „Valmy", der verkauft wird, und Aviso „Fulton", der Kohlenhulk werden soll; ferner Hochseetorpedoboot „Eclair" (1891/92, 130 t); verkauft wird auch Fischereischutzfahrzeug „Furet".

— Unfall. Am 2. August explodierte bei einer Minenübung, die von der Versuchskommission der unterseeischen Verteidigung abgehalten wurde, eine mit 300 g Schießwolle geladene Mine, wodurch zwei Mann getötet wurden. Es waren 16 Minen verankert worden, davon eine mit voller Ladung (70 bis 80 kg), die übrigen mit nur 300 g. Die Mine mit voller Ladung wurde zur Explosion gebracht, um die Wirkung auf die benachbarten Minen festzustellen. Der größte Teil der Minen war bereits gelichtet, darunter die erwähnte, die in dem Augenblick detonierte, als sie von dem die Minen lichtenden Schlepper in ein Boot gegeben wurde.

Eine zur Feststellung der Ursachen des Unfalls eingesetzte Kommission nennt als mögliche Gründe:

1. Unvollkommenes Arbeiten des Entschärfers;
2. Erwärmung der Schießwolle durch die lange Einwirkung der Sonne auf die Mine (an Deck des Schleppers);
3. Detonation infolge des Aufstoßens der Mine auf das Deck des Bootes bei der Übernahme.

Die bei dem Versuch verwendeten Minen sollen einen Mechanismus zum Entschärfen beim Lichten der Mine in sich tragen.

— Luftschiffahrt in der Marine. Zum Studium der Ausnutzung der Flugapparate für Zwecke der Marine ist eine Kommission unter dem Vorsitz des

Digitized by Google

Kontreadmirals Le Pord eingesetzt. — Die Fachpresse beschäftigt sich lebhaft mit dieser Frage.

— Fachliteratur. In »Le Yacht« vom 6. August wendet sich Henri Bernay in einem Aufsatz »Le canon de gros calibre« gegen die weitere Erhöhung des schweren Kalibers. Die Vorteile seien zweifelhafter Natur; zwar würde, selbst bei gleichbleibender Geschwindigkeit, die Rasanz infolge des größeren Geschoßgewichtes erhöht und damit auch die Treffgenauigkeit größer. Dies komme aber weniger in Betracht, da die Meßgeräte heute noch nicht genau genug arbeiten, um die bessere Treffähigkeit ausnutzen zu können. Eine Erhöhung der Anfangsgeschwindigkeit würde Konstruktionsschwierigkeiten für die langen Rohre zur Folge haben; die Ausbrennungen würden stärker werden. Als weitere Nachteile des schwereren Kalibers werden angeführt: größeres Gewicht der Rohre, Türme und Geschosse, geringere Feuergeschwindigkeit, Herabsetzung der Geschützzahl, Erhöhung der Kosten.

⚜

Italien. Flottenmanöver. In Italien werden neuerdings nur alle zwei Jahre größere Flottenübungen abgehalten. Dementsprechend gestalten sich die diesjährigen Flottenübungen nach Dauer, Art der Übungen und Anzahl der teilnehmenden Schiffe bedeutend umfangreicher als die vorjährigen. Sie finden in der Zeit vom 10. August bis 10. September statt und bestehen aus taktischen Übungen von dreiwöchiger Dauer und einem etwa achttägigen strategischen Manöver.

Sämtliche Übungen leitet der Chef des Admiralstabes, Vizeadmiral Bettolo, der sich am 9. August in Neapel auf „San Giorgio", als Flottenflaggschiff, einschiffte und am nächsten Tage mit der üblichen Proklamation das Kommando über die vor Gaeta versammelte Flotte übernahm.

Diese ist für beide Übungsperioden folgendermaßen gegliedert:

I. Geschwader (feindliche, B-Partei).

Vizeadmiral de Orestis.

I. Division.	II. Division.	Torpedoboote und Troßschiffe.
„Regina Margherita" (F),	„Garibaldi" (F),	4 Zerstörer zu je 400 t,
„Benedetto Brin",	„Varese",	8 Torpedoboote zu je 200 t,
„Ammiraglio di St. Bon",	„Vettor Pisani" (für den in Kreta befindlichen „Ferruccio"),	3 Troßschiffe.
„Partenope".	„Agordat".	

II. Geschwader (heimische, A-Partei).

Kontreadmiral Amero d'Aste.

I. Division.	II. Division.	Torpedoboote und Troßschiffe.
„Regina Elena" (F),	„Roma" (F),	8 Zerstörer zu je 400 t,
„Vittorio Emanuele",	„Pisa",	12 Torpedoboote zu je 200 t,
„Napoli",	„Amalfi",	4 Torpedoboote zu je 80 t,
„Coatit".	„Tripoli".	2 Troßschiffe.

Der mobilen Küstenverteidigung (Kriegshafenkommandanten der A-Partei) unterstehen: 7 Torpedoboote zu je 140 t, 16 Torpedoboote zu je 80 t, 7 Unterseeboote, 2 Mutterschiffe für Unterseeboote.

Die taktischen Übungen wurden in den tyrrhenischen und ligurischen Gewässern abgehalten und bestanden in Evolutionieren, Erprobung taktischer Formationen und Bewegungen, Durchführen von Gefechtsbildern und Torpedobootsangriffen.

Digitized by Google

Am 15. August fand zwischen Alassio und Oneglia ein Landungsmanöver statt. Vom 18. bis 21. August lag die Flotte in Neapel zur Feier des Stapellaufs des Linienschiffs „Dante Alighieri". Auch der Rest der taktischen Übungen, die bei Tarent durchgeführt werden sollen, wird Abkürzungen und Beschränkungen erleiden, unter anderem dadurch, daß ein bis zwei Schlachtschiffe und einige Torpedoboote die königliche Yacht nach Antivari begleiten und daß am 30. August eine Flottenparade vor dem Könige stattfindet.

Das strategische Manöver wird sich hauptsächlich im Adriatischen Meere abspielen. Es soll ein Bild der ersten fünf Tage einer Mobilmachung an der adriatischen und jonischen Küste geben und enthält bestimmte, nicht veröffentlichte Aufgaben für beide Parteien. Voraussichtlich wird die Ausschiffung eines Landungskorps, das 800 Mann, vom „Bronte" und „Sterope" transportiert, darstellen werden, bei Ancona stattfinden. Hierauf deutet auch der Umstand hin, daß sämtliche Jahrgänge Territorial-Miliz der drei bei Ancona liegenden Küstendistrikte zu einer vom 28. August bis 6. September dauernden Übung einberufen sind. Aus diesen Territorial-Milizen werden „Küsten-Kompagnien" formiert, die einem landenden Feinde entgegentreten sollen.

Die Küstenverteidigung zur See ist dem Stationschef in Venedig und dem Kommandanten von Tarent unterstellt. Den Oberbefehl über die Landtruppen der Küstenverteidigung haben zwei Generalleutnants der Armee.

Tarent ist Hauptstützpunkt der heimischen Partei. Die Schiffe der letzteren werden bei Beginn der Feindseligkeiten hier und in Augusta, diejenigen der feindlichen Partei an einem noch unbestimmten Punkt im Jonischen oder Adriatischen Meer dislokiert sein.

Am 6. September wird die gesamte Flotte vor Venedig ankommen.

Der König schiffte sich mit dem Marineminister am 19. August auf der Yacht „Trinacria" ein, um dem Stapellauf des „Dante Alighieri" und Teilen des Manövers beizuwohnen. Für die Dauer des strategischen Manövers befindet sich der Chef des Generalstabes auf „Benedetto Brin"; den Senatoren und Deputierten ist für diese Zeit der Transportdampfer „Volta" zur Verfügung gestellt.

— Preisschießen. In der zweiten Hälfte des Juli erledigten die Schiffe und Fahrzeuge des Mittelmeer-Geschwaders das Preisschießen mit Geschützen und Torpedos in der Bucht von Aranci bei Maddalena.

Der Nachricht, daß das geleitete Feuer des Artillerieschießens recht ungünstige Ergebnisse gehabt habe, wurde offiziell entgegengetreten mit der Erklärung, daß das Gesamtergebnis der Schießübungen besser sei, als im vorigen Jahr. Der Geschwaderchef begründete einzelne schlechte Ergebnisse damit, daß beim geleiteten Feuer in diesem Jahre zum ersten Male insofern ein neues, ungewohntes Verfahren angewendet sei, als dem schießenden Schiff, dem Kurs, Geschwindigkeit und Entfernung der Scheibe unbekannt war, erst bei Beginn des Anlaufs der eigene Kurs und die eigene Fahrt vorgeschrieben wurde.

Das Torpedo-Preisschießen der Zerstörer umfaßte ein Rohrmeisterschießen (gara di lancio), ein Einzelschießen der Torpedoboote gegen geschleppte Scheibe und ein flottillenweises Schießen gegen treibende Scheibe.

— Neubauten. Die Kiellegung des „Leonardo da Vinci" fand Mitte Juli bei Odero in Genua und die des „Conte di Cavour" am 10. August auf dem Arsenal zu Spezia statt. Nachrichten vom Baubeginn des „Giulio Cesare" fehlen noch.

„Dante Alighieri" lief am 20. August auf der Regierungswerft zu Castellamare in Gegenwart des Königspaares vom Stapel und wurde darauf von „Sardegna"

Digitized by Google

nach Spezia geschleppt, um hier vollendet zu werden. Anläßlich seines Stapellaufs sind über „Dante Alighieri" folgende Konstruktionsdaten bekannt geworden (siehe auch Juniheft 1909): Länge über alles 168,13 m, Länge zwischen den Perpendikeln 158,4 m, größte Breite 26,6 m, mittlerer Tiefgang 8,3 m, normales Deplacement 18400 Tonnen; indizierte Pferdestärken: 29000; größte Stärke des Gürtelpanzers: 23 cm. Armierung: zwölf 30,5 cm-Geschütze in vier Tripletürmen, acht 12 cm-SK in Doppeltürmen, zwölf 12 cm-SK in Kasematten breitseits, dreizehn 7,6 cm-SK, fünfunddreißig andere leichte SK und MK; drei Torpedorohre; sechs Scheinwerfer.

Die Innenkonstruktion des Schiffskörpers und die innere Einteilung ist eine ganz neuartige und verbindet Festigkeit mit Leichtigkeit.

Die bei Ansaldo-Genua gebaute Maschinenanlage besteht aus drei voneinander getrennten Gruppen Parsons-Turbinen. Die seitlichen Gruppen bewegen je eine Welle mit einer dreiflügeligen Schraube von 2,39 m Durchmesser, die mittlere Gruppe bewegt zwei Wellen mit je einer dreiflügeligen Schraube von 2,9 m Durchmesser. Maximalumdrehungen der äußeren Schrauben: 410, der inneren: 330. Auf jede der äußeren Wellen wirkt eine Hochdruck-, eine Niederdruck- und eine Rückwärts-Turbine; auf der einen der beiden mittleren Wellen sitzt eine Hochdruck- und eine Rückwärts-Turbine, auf der anderen mittleren Welle eine Niederdruck- und eine Rückwärts-Turbine.

Beim Fahren mit größter Maschinenleistung wird der Dampf zuerst in die drei Hochdruck-, von dort in die drei Niederdruck-Turbinen und dann in die Kondensatoren geleitet.

Beim Fahren mit Marschgeschwindigkeit läßt man den Dampf zuerst in nur eine der beiden seitlichen Hochdruck-Turbinen gehen, von wo er nach den übrigen Turbinen expandiert und schließlich in den Kondensator der mittleren Maschinengruppe gelangt.

Den Dampf liefern dreiundzwanzig in zwölf voneinander getrennten Räumen aufgestellte Blechynden-Wasserrohrkessel. Je sechs dieser Räume liegen vor und hinter den Maschinenräumen. Die Feuerungsanlagen sämtlicher Kessel ist für Ölzusatz eingerichtet. (Ölzusatz soll die Heizwirkung der Kohlen um 20 Prozent steigern.)

Nach den neuesten Zeitungsnachrichten ist die Anordnung der Türme, Aufbauten, Schornsteine usw. des „Dante Alighieri" anders, als sie die im Juliheft wiedergegebenen Skizzen zeigen. Das Schiff erhält angeblich eine Hauptarmierung von zwölf 30,5 cm-Geschützen in vier Drillingstürmen, eine Nebenarmierung von zwanzig 12 cm-Geschützen (davon acht in Doppeltürmen, die übrigen in einer Kasematte) und dreizehn 7,6 cm-SK. Zwei schwere Türme stehen in der Mitte (und auf der Mittschiffslinie) des Schiffes auf dem Oberdeck; vor und hinter ihnen steht je ein Schornsteinpaar, und zwischen je zwei Schornsteinen je ein Signalmast. Hinter dem hinteren Schornsteinpaar auf dem Oberdeck steht der hintere schwere Turm und vor der Kommandobrücke in erhöhter Lage (Back) der vordere schwere Turm. —

Über „Marsala" und „Nino Bixio", deren Bau jetzt in Castellamare begonnen werden soll, sind folgende Daten kürzlich bekannt geworden: Länge über alles 140,3 m, Länge zwischen den Perpendikeln 131,4 m, größte Breite 13,0 m, mittlerer Tiefgang 4,05 m, Deplacement 3435 Tonnen. Armierung: je sechs 12 cm- und 7,6 cm-SK, drei Torpedorohre. Maximalgeschwindigkeit 29 kn. Maschinenanlage: drei Curtis-Turbinenmaschinen. Gesamt-(Wellen-)Pferdestärken: 22500. Anzahl Wellen und Schrauben: 3. Kessel: 14 Wasserrohrkessel, Typ Blechynden.

„San Marco", dessen Panzer immer noch nicht vollständig von der Firma Midvale geliefert worden ist, erhielt teilweise einen vorläufigen Panzerersatz aus

Digitized by Google

Zement und Holz, um Probefahrten machen zu können. Das Ergebnis dieser im Juli und August gemachten Probefahrten war folgendes:

	Maschinenkraft:	Durchschnittliche Geschwindigkeit:	Kohlenverbrauch pro Stunde und Pferdestärke:
10stündige Kohlenmeßfahrt . . .	1/10 der Gesamt-Pferdestärken	12 kn	900 g
6stündige forcierte Fahrt . . .	23 000 PS	über 24 kn (maximal 24,5 kn)	?
18stündige Dauerfahrt	17 600 PS	21,65 kn	770 g

— Brindisi. Der neuerdings ausgeführte Teil der Befestigungen an der äußeren Einfahrt von Brindisi besteht — laut Zeitungsnachrichten — in ein bis zwei schweren Haubitzbatterien auf der Insel Pedagna, 4,5 km von der Stadt entfernt, sowie einem mit zwei 30,5 cm-Geschützen armierten Fort. Zur Sicherung der Einfahrt des Innenhafens sind Torpedobatterien und Schwimmsperren vorhanden.

Um Brindisi als Flottenstützpunkt geeigneter zu machen, ist die Vertiefung des Binnenhafens, die Vergrößerung der Vorräte an Kohlen, Munition, Lebensmitteln und Reservematerial sowie die Ausführung eines Kanals Brindisi—Tarent (Luftlinie: 34 km, Seeweg: 110 sm) beabsichtigt. Die Ausführung des letzteren, seit längerer Zeit schwebenden Projekts, die u. a. das Fehlen eines Arsenals in Brindisi weniger fühlbar machen würde, dürfte noch in weiter Ferne liegen.

⚜

Rußland. Personal und Ausbildung. 1. Zum Artillerieoffizierkursus werden in diesem Jahre kommandiert: 30 Offiziere, davon 20 von der Baltischen, 10 von der Schwarzmeer-Flotte; zum Torpedooffizierkursus ebenfalls 30 in derselben Verteilung; zur Taucherschule 6 Offiziere, davon 4 von der Baltischen und 2 von der Schwarzmeer-Flotte. Es werden Leutnants oder, wenn solche nicht genügend vorhanden, Mitschmans kommandiert; Beginn der Kurse 1. September.

Zum Unterseebootslehrkursus werden 20 Offiziere — Seeoffiziere, Maschineningenieure und Offiziere der Admiralität — zugelassen, die nicht länger als 3 Jahre Offizier sein dürfen; Beginn des Kursus 15. Oktober.

2. Nach der Umorganisation der Nikolai-Marineakademie erfolgt im Herbst zum ersten Male die Aufnahme von Offizieren in die Seekriegsabteilung der Akademie nach den neuen Bestimmungen. Der Eintritt findet auf Grund der Ergebnisse der Eintrittsprüfung statt. Zu dieser werden sowohl Oberoffiziere, die nicht weniger als 4 Jahre Offizier sind, als auch Stabsoffiziere zugelassen, sofern sie sich nicht schon zweimal zum Eintrittsexamen bei einer der Akademien oder der Offizierskurse gemeldet und dies nicht bestanden haben; sofern sie nicht schon von einem dieser Institute wegen eines Vergehens abkommandiert worden sind und sofern sie nicht schon zweimal auf einer der Akademien oder Offizierskurse oder aber je einmal auf zweien dieser Institute kommandiert gewesen sind, ohne den Kursus bis zum Ende zu besuchen.

3. In Kronstadt soll eine Schiffsjungenschule eröffnet werden zur Vorbildung von Mannschaften für die Spezialistenlaufbahnen. Jährlich werden hundert Jungen im Alter von 16 bis 18 Jahren aufgenommen. Die Ausbildung dauert $1\frac{1}{2}$ Jahre, davon 6 Monate an Land, ein Jahr an Bord eines Schulschiffes. Ernährung und Bekleidung erfolgt auf Staatskosten; in strafrechtlicher Hinsicht werden die Jungen als Schüler behandelt, sie werden erst nach $1\frac{1}{2}$ Jahren vereidigt, gelten dann als Matrosen 2. Ranges und kommen auf die Lehrabteilungen und Spezialschulen. Für die Ausbildung an Land und auf dem Schulschiff haben sie 6 Jahre

Digitized by Google

in der Marine zu dienen. Sie sollen einen wesentlichen Teil des Unteroffizierersatzes bilden.

— Die fertige Flotte. Die Baltische Schiffsabteilung, bestehend aus den Linienschiffen „Zessarewitsch" und „Slawa" sowie dem Panzerkreuzer „Rurik" und dem geschützten Kreuzer „Bogatyr", trat im Juli die Auslandsreise in das Mittelmeer an, bei der Anfang August Portsmouth angelaufen wurde.

— Unfälle. Am 1. August erfolgte auf dem Torpedoboot „102", das sich auf einer Probefahrt nach Erneuerung seiner Kessel befand, eine Kesselexplosion, bei der 6 Mann getötet und 14 verwundet wurden.

Am 2. August beschoß das Hochseetorpedoboot „Rasjaschtschi" während einer Schießübung gegen Scheiben, die auf der Insel Karlos aufgestellt waren, einen hinter dieser Insel auf dem Festland liegenden Villenort, ohne allerdings wesentlichen Schaden anzurichten. Der Vorfall wird naturgemäß von der Presse scharf kommentiert.

— Schiffbau. Am 27. Juli wurde das Linienschiff „Andrei Perwoswanny" (vgl. Juliheft, S. 919) durch den vor kurzem bis auf 8,53 m vertieften Petersburger Seekanal nach Kronstadt überführt und hat von dort aus seine Probefahrten begonnen. — Statt der Masten hat das Schiff zwei turmartige Aufbauten von sechseckigem Querschnitt, die auf 6 Füßen ruhen und eine Schußbeobachterstation tragen. An Deck sind 5 Stände für Entfernungsmesser vorgesehen.

Nach Pressenachrichten sind bezüglich der Mitwirkung englischer Ingenieure bei dem Bau der russischen Linienschiffe und der Ausbildung russischer Ingenieure auf der Werft von J. Brown in England Mißhelligkeiten entstanden. Erstere halten sich bei dem Bau der russischen Schiffe nach russischem Urteil zu sehr zurück, letztere erhalten zu den englischen Kriegschiffbauten keinen Zutritt.

— Handelsschiffahrt. Da die Russische Gesellschaft für Handel und Dampfschiffahrt die von der Duma vorgeschlagenen Bedingungen der Konzession nicht angenommen hat, während der Reichsrat die Übertragung der Levanteschiffahrt an die Freiwillige Flotte für zu kostspielig befand, hat die Regierung die Konzession der Gesellschaft nach den bisherigen Bedingungen um ein Jahr verlängert.

— Luftschiffahrt. In Sewastopol wurde für die Ausbildung von Seeoffizieren und Mannschaften der Flotte des Schwarzen Meeres ein Monoplan beschafft.

⚜

Österreich-Ungarn. Geschwaderübungen. Das Sommergeschwader hielt vom 15. Juni bis 15. Juli divisionsweise Übungen in der Nähe von Pola ab. Nach einigen Tagen Ruhe in Fiume erledigte es das diesjährige Artillerie-Preisschießen (nach neuen Bestimmungen) und trat am 25. Juli die Reise nach Süddalmatien an, wo zunächst einfachere Übungen im Geschwaderverbande sowie Torpedoboots- und Unterseebootsangriffe stattfanden.

Mitte August begann das strategische Manöver, zu dem sich der Marinekommandant am 21. August in Triest auf „Kaiser Karl VI." einschiffte. Es spielte sich in den Gewässern zwischen Sebenico und Teodo ab. Sechs Linienschiffe, zwei Panzerkreuzer, vier geschützte Kreuzer, etwa je neun Zerstörer und Hochsee-Torpedoboote, zehn Küsten-Torpedoboote, sechs Unterseeboote und vier Geschwader-Troßschiffe nahmen teil.

Über die Manöveridee ist nur bekannt geworden, daß eine aus der südlichen Adria gegen Mitteldalmatien vordringende Flottenmacht vom Verteidiger aufzusuchen

Digitized by Google

und ihr Angriff zurückzuweisen war. Die Zerstörer der angreifenden Partei sollten die Unterseeboote der heimischen Partei aufsuchen und von ihrem (des Feindes) Gros abhalten.

Im übrigen sollten Aufklärungsdienst und Taktik geübt werden.

Die Übungen gipfelten in einem kriegsmäßigen Angriff auf die Bocche di Cattaro, an dessen Abwehr die dort stationierte gesamte Garnison teilnahm und bei dem Minenleg- und -räumungsarbeiten sowie Ausschiffungen stattfanden.

— Neubauten. „Radetzky" macht im September Probefahrten und tritt im Herbst für „Erzherzog Friedrich", der dann in I. Reserve überführt wird, ins Geschwader.

Der kleine Turbinenkreuzer „Admiral Spaun" hat während seiner vom 20. Juli bis 9. August abgehaltenen Probefahrten folgende Ergebnisse erzielt:

8stündige Progressivfahrt mit allen Turbinen: Durchschnittliche Höchstleistung 26,4 kn bei etwa 21 000 PS (Kontrakt: 20 000 PS).

12stündige Dauerfahrt: Durchschnittlich 24 kn bei etwa 12 000 PS.

Forcierte Fahrt: Mittlere Geschwindigkeit 27,07 kn (Kontrakt: 26 kn).

Mit dem unter Umständen zu vergebenden Bau von zwei bis drei Schwesterschiffen des „Admiral Spaun" soll gewartet werden, bis bei dem letzteren die Zweckmäßigkeit seiner Bauart sowie die Verwendungsweise hinreichend praktisch erprobt ist.

Über das auf der Danubius-Werft zu Fiume im Bau befindliche Rettungs- und Mutterschiff für Unterseeboote bringt die »Rivista maritima« folgende Angaben: Länge zwischen den Perpendikeln 64,2 m, größte Breite 10 m, Deplacement 1500 t; Pferdestärken (beider Maschinen zusammen) 2500; Höchstgeschwindigkeit 15 kn; normaler Kohlenvorrat 200 t. Das Schiff wird zehn Pumpen von insgesamt 5100 cbm stündlicher Leistungsfähigkeit, darunter zwei Zentrifugalpumpen mit zusammen 1900 cbm stündlicher Förderleistung, an Bord haben.

— Werften. Die Danubius-Gesellschaft geht jetzt auf ihrem Areal in Bergudi bei Fiume an die Errichtung zweier Hellinge und zahlreicher Werkstätten und Maschinenhallen für den Kriegschiffsbau. Sie hat den bisherigen Chefkonstrukteur der Kriegsmarine, Zweig, als Oberwerftdirektor engagiert und hofft, im Herbst 1911 das erste Linienschiff für die österreich-ungarische Marine auf Stapel legen zu können.

— Medolino. Der Plan der Verlegung des Polaer Handelshafens nach Medolino (Südspitze von Istrien) — um den Polaer Hafen ganz der Kriegsmarine zu reservieren — geht der Verwirklichung entgegen. Der Etatsvoranschlag für 1911 enthält 2000000 Kronen für den Bau des neuen Hafens, mit dem im Frühling 1912 begonnen werden soll.

— Schiffe im Auslande. „Kaiserin Elisabeth" wird nach zweijährigem Verweilen auf der ostasiatischen Station durch ihr Schwesterschiff „Kaiser Franz Josef I." abgelöst, das am 1. September die Ausreise antritt.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Der französische Marineetat 1911 und die Neubauten.

Der französische Marineetat für 1911, dessen Forderungen sich auf 329,87 Mill. ℳ belaufen und damit diejenigen von 1910 um 29,4 Mill. ℳ übersteigen, ist zum ersten Male in einer übersichtlicheren Form aufgestellt, die sich an die des deutschen Etats anlehnt. Als besonders hervorstechende Neuerung ist die Zusammenfassung der Ausgaben für Schiffsneubauten und Landbauten unter einem eigenen Titel hervorzuheben. — Die Gruppierung der einzelnen Kapitel ist im Anschluß an die durch die Verwaltungsreform Ende 1909 erfolgte Neuorganisation der obersten Verwaltungsbehörden durchgeführt.

Das Budget ist in 4 Titel geteilt: Titel I umfaßt allgemeine Verwaltungskosten und den Unterhalt der Kriegsmarine; Titel II Handelsmarine und Fischerei; Titel III Neubauten, Kriegsvorräte; Titel IV Ausgaben für bereits abgeschlossene Etatsjahre und infolge der Rechnungsrevision.

Im I. Titel behandeln Kapitel 1 bis 7 die Zentralbehörden und die Rechnungskontrolle; Kapitel 8 bis 13 das militärische Personal der Flotte, der Kriegshäfen, der Werften usw. sowie des Küstendienstes; Kapitel 14 bis 19 das Personal und den Dienstbetrieb der Intendanturen; Kapitel 20 bis 22 Personal und Dienstbetrieb des Sanitätswesens; Kapitel 23 bis 27 Personal usw. für Schiffbauten; Kapitel 28 bis 32 Personal usw. der Marineartillerie; Kapitel 33 bis 35 Personal usw. für Wasserbauten; Kapitel 36 bis 40 Ausgaben, die mehreren Dienstbetrieben gemeinsam sind.

Im II. Titel sind in den Kapiteln 41 bis 45 die Ausgaben für Personal und Material der inscription maritime, für Handelsschiffahrt und Fischerei sowie die Subvention für die Invalidenkasse zusammengefaßt.

Der III. Titel enthält die Kriegsvorräte (46), die Schiffsneubauten, Artillerie für Neubauten (52 bis 54) und Wasserbauten (55 bis 56).

Der IV. Titel umfaßt die Kapitel 57 bis 60.

Größere Änderungen in den Beträgen gegen das Vorjahr bringen folgende Kapitel:

8. Seeoffiziere 9 963 915 Frcs.; gegen 1910 215 039 Frcs. mehr infolge Gehaltserhöhung und vermehrter Indiensthaltungen.

9. Maschineningenieure 2 117 899 Frcs. (+ 36 403 Frcs.); auf Gehaltserhöhung entfallen 49 073 Frcs., die teilweise durch Minderausgaben ausgeglichen sind.

10. Schiffsbesatzungen 48 557 732 Frcs. (+ 830 537 Frcs.); von den Mehrkosten entfallen 621 493 Frcs. auf Änderungen in der Zusammensetzung der Besatzungen (z. B. 200 Schiffsjungen durch Matrosen ersetzt usw.).

11. Tafelgelder 3 909 000 Frcs. (+ 108 199 Frcs. infolge vermehrter Indiensthaltungen).

16. Lebensmittel, Bekleidung usw. 19 561 290 Frcs. (+ 811 807 Frcs. infolge Steigerung der Lebensmittelpreise).

19. Ausrüstung der Flotte 20 449 390 Frcs. Die Mehrkosten von 1 350 281 Frcs. verteilen sich auf Vermehrung der Vorräte (1 Mill.), erste Ausrüstung mit Heizöl (+ 540 640 Frcs.), Feuerleitungseinrichtungen, Nachtvisierbeleuchtung (+ 220 000 Frcs.) u. a.

26. Schiffsbauten, Instandhaltung und Reparaturen: an Löhnen 6 202 000 Frcs.

Digitized by Google

27. Desgl. an Material 10 676 000 Frcs.

32. Artillerie-Reparaturen usw.: an Löhnen 2 119 350 Frcs.

33. Desgl. an Material 13 718 250 Frcs. (— 2 824 400 Frcs.)

46. Kriegsvorräte der Flotte, Werkzeugmaschinen für Werften 1 222 000 Frcs. (+ 1 212 000 Frcs.).

47. Schiffsneubauten auf Staatswerften: an Löhnen 13 191 000 Frcs.

48. Desgl. an Material 49 400 000 Frcs. (+ 17 834 000 Frcs. infolge Flottengesetzbauten).

49. Desgl. auf Privatwerften 59 730 000 Frcs. (+ 4 555 000 Frcs. desgl.)

50. Torpedos und Minen für Neubauten 5 475 000 Frcs.

51. Verbesserung der Werften usw. 8 207 000 Frcs. (+ 2 030 500 Frcs., davon 400 000 Frcs. für Vergrößerung der Panzerplattenfabrik zu Guérigny, 630 500 Frcs. für elektrische Zentrale in Toulon und 1 Mill. Frcs. für Unterseebootshebedock).

52. Artillerie für Neubauten: an Löhnen 2 766 630 (+ 350 000 Frcs.).

53. Desgl. an Material und Munitionsvorräten 36 552 360 Frcs. (+ 8 124 260 Frcs.).

54. Verbesserung der Artilleriewerkstätten 2 002 500 Frcs. (+ 732 500 Frcs. für Vergrößerung der Geschützfabrik in Ruelle).

56. Außerordentliche Ausgaben für den Ausbau der Kriegshäfen und Stützpunkte 13 404 100 Frcs. (— 916 256 Frcs.).

Wie aus diesen Angaben hervorgeht, sind die hauptsächlichsten Bemühungen des Marineministers auf die Förderung der Schiffsneubauten und ihrer Ausrüstung sowie auf die Vervollständigung der Kriegsvorräte für die Flotte und auf die Steigerung der Leistungsfähigkeit der Werften und staatlichen Geschütz- und Panzerfabriken gerichtet. Die Ausgaben für die 1911 zu beginnenden beiden weiteren Linienschiffe des Flottengesetzes (3. und 4.) sind im Etat noch nicht enthalten; sollte das Gesetz nicht rechtzeitig genehmigt werden, so wird der Minister die Aufnahme eines besonderen, den Bau der beiden Schiffe anordnenden Artikels in das Finanzgesetz für 1911 beantragen, da auf den Etat selbst nur der Neubau von Schiffen bis zu 1000 Tonnen übernommen werden kann.

Die Bautätigkeit im Jahre 1911 ist aus der folgenden Zusammenstellung ersichtlich:

	zu vollenden auf		fortzusetzen auf		zu beginnen auf		Zusammen
	Staatswerften	Privatwerften	Staatswerften	Privatwerften	Staatswerften	Privatwerften	
Linienschiffe	2	4	2	—	—	—	8
Panzerkreuzer	1	—	—	—	—	—	1
Torpedojäger	—	7	5	8	—	—	20
Unterseeboote	14	—	7	—	1	—	22
Vermessungsboot	—	1	—	—	—	—	1
Minenleger	—	—	—	1	—	1	2
	29		23		2		54

Auch in diese Tabelle sind die beiden 1911 auf Stapel zu legenden Linienschiffe noch nicht aufgenommen; an sonstigen Fahrzeugen wird für 1911 nur ein Unterseeboot und ein Minenleger neu gefordert. Der Minenleger hat ebenso wie der bereits in Havre in Bau gegebene („Pluton") folgende Abmessungen: Deplacement 566 Tonnen, Länge 59 m, Breite 8,08 m, Tiefgang 3,15 m. Geschwindigkeit 20 kn bei 6000 PS. Das Tauchboot „Q 93" wird ebenso wie das noch 1910

Digitized by Google

in Cherbourg auf Stapel zu legende „Q 92" (vgl. Augustheft, S. 1045) bei 73 m Länge, 6 m Breite und 4,38 m Tiefgang 740 Tonnen verdrängen; es gehört also zu dem Typ der Hochseeunterseeboote, die das Flottengesetz vorsieht.

Zu vollenden ist 1911 der Bau der 6 „Danton"-Schiffe des Programms 1906; „Danton" und „Mirabeau", auf Staatswerften gebaut, sollen im März und Juli 1911 ihre Probefahrten beginnen nach einer Bauzeit von etwa 5 Jahren, von dem Befehl zur Stapellegung an gerechnet; die übrigen 4 auf Privatwerften gebauten Schiffe, „Voltaire", „Diderot", „Condorcet" und „Vergniaud", werden am 15., 30. bzw. 29. Juni und im September 1911 abgeliefert, womit sie, vom Datum des Abschlusses des Bauvertrages (Ende Dezember 1906) an gerechnet, im Mittel $4\frac{1}{2}$ Jahre im Bau gewesen sein werden. Der fertigzustellende Panzerkreuzer ist „Waldeck-Rousseau", der Anfang 1911 mit der Erprobung beginnen soll. Das Vermessungsboot „Sonde", eine Art Peilboot, wird ein Deplacement von 51 Tonnen haben bei einer Länge von 19,8 m, einer Breite von 4,65 m und einem Tiefgang von 1,76 m. Geschwindigkeit 10 kn, Preis 80 250 Frcs.

Fortzusetzen ist der Bau der beiden 1910-Linienschiffe, deren Kosten einschließlich Munition und Material 69 099 000 Frcs. (55 279 200 ℳ) betragen, wovon 51,7 Mill. Frcs. (41,36 Mill. ℳ) auf Schiffskörper und Maschinen, 13,399 Mill. Frcs. (10,7192 Mill. ℳ) auf Artillerie entfallen. — Auf den Staatswerften werden ferner im Bau sein: die Tauchboote „Euler", „Arago", „Curie", „Le-Verrier", „Q 90", „91" und „92", von denen „Q 90" und „91" gegen Ende des Jahres in Rochefort, „Q 92" in Cherbourg auf Stapel gelegt werden sollen; ferner die Torpedojäger „Enseigne Henry" und „Aspirant Herbert" (auf Stapel Februar 1910 in Rochefort), „M 81" und „82" (1910 in Toulon zu beginnen) und „M 83" (1910 in Rochefort zu beginnen). Bei der Privatindustrie wird 1911 der Bau der 5 Anfang 1910 vergebenen Torpedojäger weitergeführt, nämlich von „Capitaine Mehl" und „Dehorter" in St. Nazaire, von „Francis Garnier" in Havre und von „Commandant Bory" sowie „Commandant Rivier" in Bordeaux. Minenleger „Pluton" ist bereits oben erwähnt.

Bemerkenswert ist, daß die Preise einzelner Schiffe nachträglich Änderungen erfahren haben. So konnte der Minister in der Budgetkommission mitteilen, daß die Kosten der 1910-Linienschiffe um 9,45 Prozent gegen den ersten Anschlag herabgesetzt wurden; ferner ist der Preis für „Danton" im Etat 1910 von 51,7 auf 50,6 Mill. Frcs., der für „Mirabeau" von 50,7 auf 50,3 Mill. Frcs., der für „Edgar Quinet" von von 34,5 auf 34,3 Mill. Frcs. und für „Waldeck-Rousseau" von 35,1 auf 34,48 Mill. Frcs. verringert. Dahingegen haben die Preise der auf den Privatwerften im Bau befindlichen 4 Schiffe des „Danton"-Typs infolge von Änderungen der Bauvorschriften insgesamt eine Erhöhung um etwa 1 Mill. Frcs. erfahren.

Die Gesamtbaukosten verteilen sich 1911 wie folgt: auf Linienschiffe 105 550 164 Frcs., auf Panzerkreuzer 1 697 618 Frcs., auf Torpedojäger 21 128 319 Frcs., auf Unterseeboote 10 288 199 Frcs., auf Minenleger 1 979 170 Frcs. und auf das Vermessungsboot 43 000 Frcs. Auf Schiffbau (einschließlich Maschinen) entfallen 121 651 600 Frcs., auf Artillerie 18 034 870 Frcs.

An Kosten für die zweite Chargierung sind vorgesehen u. a. für die „Danton"-Klasse 15 Mill. Frcs., für die 1910-Schiffe 1 Mill. Frcs.; für Reserve-Geschützrohre sind für die „Danton"-Klasse 1,3 Mill. Frcs., für die 1910-Schiffe 800 000 Frcs., für Versuchsgeschütze sind 700 000 Frcs. angesetzt. Vielleicht handelt es sich bei der letzten Summe um die Erprobung eines 34 cm-Geschützes, dessen Einführung in der letzten Zeit von einem Teile der Fachpresse lebhaft befürwortet wurde.

Rdr.

Digitized by Google

Die Überfahrt des russischen Torpedobootes „Batum" von London nach Nikolajew.

Erinnerung an einen vergessenen Jubilar von Kapitän Arthur von Rziha.

Die Überführung des russischen Torpedobootes „Batum" nach Nikolajew fand vor dreißig Jahren, im Sommer des Jahres 1880 statt; sie ist deshalb bemerkenswert, weil auf Grund der bei ihr gemachten Erfahrungen die Pläne und Entwürfe entstanden sind, aus denen sich das heutige Hochseetorpedoboot entwickelt hat. Damals geschah es zum ersten Male, daß man mit einem Torpedoboote die Zurücklegung einer größeren Seestrecke *) wagte, und das Gelingen dieses Unternehmens ließ zu der ersten Überfahrt über den Atlantik schreiten, die mit den argentinischen Yarrow-Booten „Ferrer" (von London aus) und „E. Py" (von Fiume aus), Booten von nur 52 Tonnen Deplacement, 600 Pferdestärken, einer Fahrgeschwindigkeit von 18 kn und einem Aktionsradius von nur 900 Seemeilen, gemacht wurde. Beide waren für diese Überfahrt mit Segeln getakelt und mit Rollkielen versehen, die nach der Ankunft in Buenos Aires abgenommen wurden.

Der russisch-türkische Krieg hatte gezeigt, daß sich selbst für einfache Dampfbarkassen die Möglichkeit zu Operationen auf hoher See ergeben könne, und den Gedanken nahegelegt, daß die Torpedoboote für den Kampf auf hoher See ebenso geeignet sein müßten wie für das Gefecht in geschützten Gewässern und Inseldurchfahrten. Auf Grund dieser Beobachtung ließ die russische Marineleitung das Torpedoboot „Batum" als größtes Torpedofahrzeug seiner Zeit bei Yarrow & Co. zu Poplar bei London auf Stapel legen. Der Vorfahr der heutigen Tausendtonnendestroyers verdrängte 52 Tonnen Wasser, maß 30,5 m zwischen den Perpendikeln, war 3,2 m breit und tauchte mit dem Achtersteven bei vollständiger Ausrüstung und Armierung einen Meter. Der Boden des ganz aus Stahl gebauten Bootes war flach und zeigte statt des Kieles eine Rundung, welchem Umstande es zuzuschreiben ist, daß das Boot während seiner Überfahrt heftig gierte. Das erste Drittel der Bootslänge trug ein erhöhtes Wallfischdeck, an das sich der Kommandoturm anschloß. Eine zweizylindrige Compoundkolbenmaschine indizierte 500 Pferdestärken und betrieb die freitragende, über das Ruder hinausragende und somit ungeschützte Schraube. Mit der Erbauung des „Batum" war die Yarrowsche Werft zum ersten Male vor die Aufgabe gestellt worden, ein für längere Seefahrten taugliches Boot zu konstruieren; um von dem Vorhandensein dieser Eigenschaft überzeugende Gewißheit zu erlangen, hatte die russische Admiralität den Befehl gegeben, daß das Boot die Reise von London nach dem Schwarzen Meere mit eigener Maschinenkraft und ohne Begleitung zurückzulegen habe.

Das Kommando des im Juli 1880 fertiggestellten Bootes wurde dem russischen Schiffsleutnant Sazarenny anvertraut, nach dessen Angaben alle Einzelheiten der inneren Bootseinrichtung und die verschiedenen Aus- und Zurüstungsgegenstände ausgeführt worden waren. Yarrow hatte nur den nackten Schiffskörper und die Maschine geliefert. Da sich der Sommer schon seinem Ende näherte, mußte Schiffsleutnant Sazarenny die Überfahrt mit möglichster Eile durchführen, um noch vor dem Einsetzen der frischen Herbstwinde seinen Bestimmungsort zu erreichen, umsomehr, da ihm ein dreiwöchiger Aufenthalt in Fiume bevorstand, wo bei Whitehead die Torpedoausrüstung an Bord einzubauen war. Der Aktionsradius des Bootes betrug nur 500 sm, und Sazarenny mußte daher eine Route wählen, die auf Entfernungen von nicht mehr als 450 sm eine Ergänzung des Kohlen-

*) Entfernung London—Nikolajew 4835 sm.

Digitized by Google

vorrates gestattete. Er entschied sich für die Route London—Brest—Ferrol—Lissabon—Gibraltar—Algier—Bona—Messina—Brindisi—Fiume—Gravosa—Zante—Syra—Konstantinopel—Nikolajew. Der „Batum" erhielt für die Reise eine Notakelage, die aus drei umklappbaren Pfahlmasten mit je einem Segel bestand. Die Segelfläche wurde der Stabilität entsprechend so groß bemessen, daß pro Quadratfuß Fläche ein Winddruck von 38 Pfund notwendig gewesen wäre, um das Boot zum Kentern zu bringen.

Nachdem bei den Probefahrten die Maximalgeschwindigkeit des Bootes mit 15,25 kn festgestellt worden war, verließ Schiffsleutnant Sazarenny am 1. August 1880 bei Hochwasser das South-Indiana-Dock und dampfte die Themse hinab. Schon 26 Stunden später mußte er in Plymouth vorübergehend Schutz gegen das schlechte Wetter suchen, konnte aber schon um 7 Uhr abends des 2. August die Fahrt nach Brest fortsetzen, das er am 3. um 10 Uhr vormittags erreichte. Hier mußte der Bootskörper an mehreren Stellen abgedichtet und verstemmt werden, da er während der Fahrt Wasser gemacht hatte. Am 5. um 7 Uhr abends verließ Sazarenny Brest und nahm auf dem kürzesten, in dieser Jahreszeit nicht besonders schwierigen Wege quer über den Golf von Biscaya Kurs auf Ferrol, wo er nach 46stündiger Fahrt eintraf. Während dieser Fahrt erzeugte ein in der Stärke 5 wehender Wind einen für das Boot schon recht merkbaren Seegang, das 3 bis 4 Striche gierend nur mit größter Mühe auf Kurs gehalten werden konnte, umsomehr, da nach Himmelsmarken gesteuert werden mußte, weil die infolge der heftigen Bewegungen des Bootes im Kreis gedrehte Rose des Thomsonschen Trockenkompasses nicht benutzbar war. Am 9. August verließ Sazarenny Ferrol und lief 36 Stunden später Lissabon an, von dem aus am 13. um 8 Uhr früh die 27stündige Fahrt nach Gibraltar angetreten wurde. Ohne weitere Zwischenfälle erreichte hierauf der „Batum" über die schon genannten Stationen am 20. August um 7 Uhr abends den Hafen von Fiume. Kurz vor dem Einlaufen in diesen Hafen mußte zum ersten Male die Maschine gestoppt und etwa 4 Stunden bei leichtem Nordost unter Segel gefahren werden, weil die warmgelaufene Schieberstange gewechselt werden mußte. In Fiume wurden sämtliche Torpedoeinrichtungen eingebaut und gleichzeitig Boot und Maschine einer gründlichen Revision unterworfen.

Am 18. September verließ der „Batum" den Hafen von Fiume und warf nach 24stündiger Fahrt in Gravosa Anker, wo er, durch schweren Südwestwind zurückgehalten, bis zum 22. blieb. Während der darauf folgenden Überfahrt nach Zante wehte ständig steife Brise aus den beiden nördlichen Quadranten, die in der Stärke 6 bis 7 hohen Seegang verursachte. In Anbetracht dessen, daß Wind und Seegang an die hydrographischen Verhältnisse im Schwarzen Meer erinnerten, benutzte Schiffsleutnant Sazarenny die Gelegenheit, um die See-Eigenschaften des Bootes in verschiedenen Kursen, vor und am Winde, mit raumem und mit Gegenwind festzustellen. Mit Achterwind gierte das Boot sehr heftig bis zu 4 Strich und stampfte so schwer, daß sich das Heck mit Schraube weit aus dem Wasser hob. Noch tiefer tauchte der Bug des gegen den Wind dampfenden Bootes ein. Am besten hielt er sich raumschoots und am Winde. Im Jonischen Meere gaben die stetig wehende nordöstliche Brise und die glatte See Gelegenheit, die Geschwindigkeit des Bootes unter Segel allein festzustellen. Diese betrug mit raumen Schooten 4 kn und am Winde 2 kn mit 3 Strich Abtrift. Am Winde segelnd krängte das Boot nur ganz wenig über, und es ergab sich, daß eine bedeutend größere Segelfläche notwendig gewesen wäre.

Am 28. September war Konstantinopel erreicht und am 1. Oktober um 11 Uhr vormittags warf Sazarenny nach zweimonatiger Reise in Nikolajew Anker.

Digitized by Google

Das Boot hatte 18 Tage in See zugebracht, was eine mittlere Fahrgeschwindigkeit von 11,1 kn ergab. Während der ganzen Fahrt war Schiffsleutnant Sazarenny auf die größtmögliche Schonung der Maschine und des Kessels bedacht gewesen. Den Weg an der afrikanischen Küste hatte Sazarenny gewählt, weil er in dieser Jahreszeit der ruhigste war und günstigen Mitstrom bot. Sonst nahm er von Hafen zu Hafen nach Möglichkeit immer den direkten Kurs und setzte in diesem die Fahrt selbst bei auffrischendem Winde fort, wenn keine besondere Gefahr damit verbunden war. So verlief die Überfahrt des „Batum" glücklich, die zu ihrer Zeit ein maritimes Ereignis gewesen ist.

Ein Matrosen-Tagebuch.

Matrosen-Tagebücher sind nicht eben häufig. Sie mögen überhaupt nicht oft geschrieben werden, und noch seltener gelangen sie in gewissermaßen unberufene Hände, die ihren schlichten Inhalt der Öffentlichkeit zugänglich machen.

Schreiber dieser Zeilen verwertete derartiges Material vor längeren Jahren, als er an dieser Stelle*) von der Geschichte des Transportschiffes „Ida" berichtete.

In Buchform liegen solche Aufzeichnungen vor in den Briefen des mit dem Kanonenboot „Eber" verunglückten Obermatrosen Otto Thamm und neuerdings in den Erinnerungen des Lokomotivführers Deubner, der die Unglücksreise der Glattdeckskorvette „Marie" mitmachte, auch mögen hierher die Schilderungen von Sperling gerechnet werden, der über seine Erinnerungen auf der Schiffsjungenbrigg und an Bord der alten „Bismarck" in zwei schmucken Bänden anschaulich plaudert.

Endlich gehört hierher das Büchlein „Des Matrosen Leid und Freud auf der Segelfregatte »Thetis« bei der ostasiatischen Expedition in den Jahren 1860 und 1862", und aus dem gleichen Zeitraum hat kürzlich ein eigenartiger Zufall ein Matrosen-Tagebuch ans Licht gefördert, das von dem Finder — wenn der Ausdruck gestattet ist — dem Schreiber dieses zur Verwertung in der „Marine-Rundschau" freundlichst zur Verfügung gestellt wurde. Das Buch, ein etwa fingerstarkes, in Leder gebundenes Quartheft, lag in einem Winkel des Oberbodens im Elternhause eines im Augenblick dem Reichs-Marine-Amt angehörigen Seeoffiziers im oberschlesischen Industriegebiet. Kein Name kennzeichnet den Verfasser, und niemand weiß heute mehr zu sagen, wie das Heft an jenen Platz gekommen sein mag. Leider handelt es sich nur um ein Bruchstück, denn das Heft schließt mitten in Japan ab, und wo die Fortsetzung geblieben ist, die der Schreiber auf der Rückseite des letzten Blattes ankündigt, ist nicht mehr festzustellen.

Vorweg bemerkt sei noch, daß es sich in den Aufzeichnungen des unbekannten Berichterstatters nicht um ein eigentliches Tagebuch, sondern um eine fortlaufende Erzählung handelt, die aber offenbar während der Reise und unter dem unmittelbaren Eindruck der Ereignisse entstanden ist. Die allzulangen Liegetage, die den Besatzungen der 1859 nach Ostasien hinausgehenden preußischen Schiffe schon auf der Ausreise und später während der endlosen Verhandlungen in Japan beschieden waren, mögen den Leuten trotz der ungünstigen Bordverhältnisse Zeit genug für derartige Beschäftigung geboten haben. Auch die von Georg Schober veröffentlichten umfangreichen Briefe des „Thetis"-Matrosen legen für diese Lage der Dinge Zeugnis ab.

Ist auch über die erste preußische See-Expedition amtlich und außeramtlich sehr vieles veröffentlicht, so bietet es doch auch heute noch, insbesondere aus psychologischen

*) „Marine-Rundschau", 1894, S. 406.

Digitized by Google

Erwägungen, ein gewisses Interesse, zu sehen, wie die Leute auf der Back die Dinge betrachteten, und wie in ihren Augen die zum Teil so bedeutungsvollen Ereignisse sich widerspiegelten, als deren unmittelbare Zeugen sie nach dem damals noch soviel ferneren Osten hinausgezogen waren; Schreiber dieses glaubt daher mit einem Auszuge aus dem kleinen schwarzen Heft einen immerhin nicht uninteressanten „Beitrag zur Geschichte unserer Marine" bieten zu dürfen.

Wir lassen überall den Erzähler selber sprechen, nur mögen entsprechende Übergänge die einzelnen Bruchstücke verbinden, da eine Abschrift des ganzen Heftes zu umfangreich und schließlich auch etwas weitschweifig ausfallen würde. Es ging dem Verfasser wie den meisten Angehörigen in der ersten Werdezeit unserer Flotte, denen bei dem knappen Bestand an Schiffen und Mannschaften keinerlei Ruhe beschieden war.

Das Buch beginnt: „Kaum mit der „Gefion" die Reise Westindiens und Nordamerikas beendet (1. April 1858 bis 20. September 1859), den darauf erhaltenen dreiwöchentlichen Urlaub, welcher am 1. Oktober 1859 abgelaufen war, noch nicht lange vergessen, wurde ich schon wieder am 3. dieses Monats an Bord der Fregatte „Thetis", auf welchem Schiffe ich schon im Jahre 1857 und 1858 eine Reise im Mittelmeer gemacht hatte, kommandiert. Zwei Tage später, den 5., kam auch schon ein Dampfboot längsseit der „Barbarossa", auf welchem wir, die für die „Thetis" bestimmten Mannschaften mit Sack und Pack übergingen, der alten „Barbarossa" ein Hurra gaben und dann die Reede hinaus, woselbst die „Thetis" vor Anker lag, steuerten. Zur Reise ausgerüstet lag dieselbe schon eine geraume Zeit hier, wir empfingen noch eine Masse Kisten und Ballen, teils aus Geschenken für Japan, Siam und China und auch aus Kaufmannsprodukten aller Art bestehend, an Bord."

Endlich am 25. Oktober morgens lichtete die „Thetis", nachdem sie am 22. durch den Prinzadmiral inspiziert worden, zugleich mit dem Schoner „Frauenlob" die Anker, um sie am 27. abends vor Drogden wieder fallen zu lassen. Am nächsten Tage wurde Kopenhagen und Helsingör passiert. Am 29. bei schwerem Wetter fiel gegen Abend ein Mann über Bord, der aber glücklich geborgen wurde. Es ergab sich: „daß R. aus der backbordschen Fockrüst gefallen war, doch hieran selber schuld hatte, denn er hatte, da es kurz vorher Schnaps gegeben, die ganze Backslauns*) zu sich genommen; das kalte Bad hatte ihn aber vollständig nüchtern gemacht."

Sehr entzückten unsern Seefahrer die Schönheiten Norwegens und die billigen Austern und Hummern, weniger die Sturmnächte in der Nordsee, und nicht unzufrieden berichtet er von dem Salut, den die von „Frauenlob" bereits erwartete „Thetis" für die auf der Reede von Spithead ankernden englischen Kriegschiffe feuerte.

Verschiedene Reparaturen hielten die „Thetis" im Hafen von Portsmouth bis Neujahr auf. Anschaulich erzählt der Berichterstatter von den englischen Kriegschiffen und Kasernenhulks, von dem auch die Nacht durch währenden Gehämmer und Geklopfe an den auf Stapel liegenden Neubauten und von Nelsons Flaggschiff „Victory", auf dessen Quarterdeck eine auf einer Platte angebrachte Inschrift an den Tod dieses Seehelden bei Trafalgar erinnert.

Schon vor Weihnachten ging die „Thetis" wieder auf die Reede hinaus, um hier die „Arkona" und den Transporter „Elbe" zu erwarten, doch verging bekanntlich noch eine sehr lange Zeit, bis dem kleinen Geschwader der Antritt der Weiterreise vergönnt war. Kommodore Sundevall war mit dem Werk der Danziger Schiffbaumeister so wenig zufrieden, daß er sein Flaggschiff in Southampton vom Kiel zum Flaggenknopf vollständig umtrimmen ließ und erst am 12. März langte endlich auch die „Elbe" an.

*) Von dem englischen allowance, d. h. also die für eine ganze Back zuständige Ration.

Digitized by Google

„Wirklich kam uns — so fährt der Berichterstatter fort — nachdem wir ein halbes Jahr im Hafen und auf der Reede von Portsmouth zugebracht hatten, die Order zu, in See zu gehen, welche Nachricht mit großem Jubel aufgenommen wurde. Nie wurde die Kabellarkette schneller in die Batterie gemannt, nie schneller Anker gelichtet und Segel gesetzt als am 15. März. Um 7 1/2 Uhr befanden wir uns bereits nebst dem Schoner unter Segel; unser erstes Ziel war Madeira."

Aufgehalten wurde die Reise der „Thetis" durch die Rücksicht auf den „Frauenlob", dem die schnellere Fregatte bei der steifen Brise stets fortlief: „so mußten wir alle Augenblick Segel bergen und sobald wir sackten, dieselben wieder setzen."

In Madeira begeisterte unsern Berichterstatter die herrliche Landschaft; die beim Landgang in allen Tonarten angepriesenen Pferde wurden zurückgewiesen: „da wir als Seeleute unkundig mit der Hantierung von Pferden waren", dagegen erkletterte er zu Fuß die steilen Höhen, freute sich des großartigen Fernblicks und versäumte nicht, außer den billigen Früchten und Eiern, in einem Kloster: „sehr künstlich aus Federn gefertigte Blumen" einzukaufen, wobei er durch das Sprachgitter die Nonnen betrachtete, von denen die meisten „eben so alt als häßlich waren".

Nachdem die „Thetis" Madeira verlassen hatte, näherte sie sich durch Windstillen und den „sehr weit achteraus" bleibenden Schoner aufgehalten, allmählich dem Äquator, den wohl auch unser Gewährsmann zum ersten Male passierte. Der Fang eines Hais verminderte für kurze Zeit das Interesse an dem erwarteten Besuche Neptuns, auf dessen Empfang man sich durch eine besonders gründliche Sonnabendsreinigung und das über dem Quarterdeck ausgeholte Sonnensegel vorbereitet hatte. Leider ist die Schilderung der Äquatortaufe zu lang, um wiedergegeben zu werden, doch möge das Lied, mit dem Neptuns Gefolge sich an Bord einführte, hier einen Platz finden; ob es an Bord der Fregatte gedichtet oder ob es sich um ein allgemein bekanntes Erzeugnis der seemännischen Muse handelt, ist uns zu ermitteln nicht möglich gewesen:

Horch des Herrschers Ruf erschallet — hoi — ho —,
Brüllend durch die Tiefen hallet, hoi — ho,
Geister fliegen schnell herbei,
Zu erfüllen ohne Scheu, hoi — ho —,
Was des Herrschers Wille sei — hoi — ho — hoi — ho.

„Auf zur Oberwelt ich will."
„Rüstet Euch in aller Still,"
„Wollen sehn ob Frevler nahn,"
„Die vielleicht im eitlen Wahn"
„Ihre Pflichten übersahn!"

Triton ruft: „Wir sind bereit,"
„Jauchzen alle hocherfreut."
„Steigen aus der Meeresflut,"
„Wärmt doch gleich der Sonne Glut"
„Unsern kecken Übermut."

„Spielend auf der Meereshöh"
„Schaukeln uns im Wellenschnee,"
„Horch, es ruft ein Posten da,"
„Segler zwei, einander nah,"
„Durch das Perspektiv ich sah."

„Was für Farben führen sie,"
„Waren auch schon Beide hie?"
„Schwarze Adler, weißen Schein,"
„Weiße Wimpel flattern drein,"
„Das, das müssen Preußen sein!"

„Preußens Brave ja fürwahr"
„Kommen hier nicht jedes Jahr."
„Sind Bekannte dort an Bord,"
„Die passierten diesen Ort?"
„Ehrenmänner sind's mein Wort."

„Doch ihr armen Teufel nur,"
„Die von Linie keine Spur,"
„Sollt empfangen unsern Segen"
„Durch des blauen Wassers Regen,"
„Nach bekannten Reiches Regeln."

Allerlei Humor entwickelt Neptun in seiner gleichfalls in Versen gefaßten Ansprache: daß die „Thetis" die Reede von Danzig ohne Salut verlassen, habe er mit einem tüchtigen Sturm disziplinarisch bestrafen müssen, auch den Aufenthalt in England habe das Schiff allzulange ausgedehnt, doch habe er dies nicht übel vermerkt, sondern durch einen Genius für gute Fahrt gesorgt, die ja nun die Fregatte in sein Reich

Digitized by Google

geführt habe. Unter den Täuflingen begrüßt er den Assessor mit dem „werten Namen Schmidke", die Mitglieder der Expedition, denen: „Merkur es wahrlich schon gestochen, daß der Japanese manches Gut besitzt, woran selten eine deutsche Nas' gerochen", und die sämtlichen Fähnriche und Seekadetten, von denen heut nicht allzu viele mehr am Leben sind und die er auffordert, daß sie „sich dem heilgen Akt der Taufe willig weihn" möchten. Nach beendeter Taufe zog der Beherrscher der Meere mit seinem Gefolge von dannen unter Absingung des schönen Liedes:

Durstig ist mein ganz Revier,
Lang schon meine Keller leer,
Darum wird der Zoll begehrt,
Von dem Herren hoch gelehrt,
Der den Hofstaat mir ernährt.

worauf dann bei Musik und Grog trotz der großen Hitze bis spät abends getanzt wurde: „dann wurde die gewohnte Ordnung an Bord wieder hergestellt." —

Am 18. Mai ankerte die „Thetis" in Rio. „Der Tag brach mit klarem Wetter an, aber dicke Wolkenmassen hingen um die Berge und verbargen uns größtenteils die prächtige und großartige Aussicht, die das Fahrwasser von Rio darbietet. Ein Hai zog träge um die Fregatte, Delphine glänzten im Wasser und eine Schildkröte ruderte ihren plumpen massenhaften Körper vorwärts. Obgleich der Wind am Morgen ziemlich frisch war, so beruhigte er sich, je näher wir der Einfahrt kamen; die Wolken zerstreuten sich und bald trat eine Menge Berge in abwechselnder Form hervor, z. B. der Zuckerhut, der Mars oder Lord Hoods Nase, die meisten in ein reiches und mannigfaches Grün gekleidet."

Wegen des gelben Fiebers, das in der Stadt grassierte, konnte die Besatzung keinen Urlaub erhalten: „doch trotzdem bin ich zu öfteren Malen sowohl in der Stadt wie auch in deren Umgebung gewesen, denn ich war Bootsgast, und zwar in der ersten Pinasse, mit welcher wir sehr oft vom Lande Proviant und andere Sachen holten." Viel Freude hatte er nicht an diesen Landgängen, ihn widerten besonders die alten grundhäßlichen Neger und Negerweiber an: „welch letztere ganz behaglich ihre Tabakpfeife schmauchen oder unverschämt Tabak kauen."

„Thetis" erwartete die Ankunft der „Arkona", dann gingen alle drei Schiffe aus dem Hafen: „da es allgemein hieß, daß die „Arkona" besser denn wir segeln sollte, so setzten wir am folgenden Tage alle diejenigen Segel bei, welche die „Arkona" gerade führte, es dauerte jetzt jedoch nicht lange, so war sie weit hinter uns, weswegen wir Segel bergen mußten, um sie als Kommodorschiff vorauf zu lassen."

Immerhin übertraf die Geschwindigkeit der beiden größeren Schiffe die des Schoners so weit, daß diesem Signal gegeben werden mußte, die Reise, die nach dem Kap der guten Hoffnung führte, allein fortzusetzen. Auf der weiteren Fahrt waren die Schiffe dauernd von schwerem Wetter heimgesucht; dramatisch schildert der Bericht die Eindrücke: „diese Nacht war wirklich eine schauerlich dunkle, die nur dann und wann durch grelle Blitze erleuchtet wurde. Kein Sternchen flimmerte, nichts vernahm man als das Heulen des durch das Tauwerk ziehenden Sturmes, das Platschen des Regens, das Kreischen der Sturmvögel und die grellen Töne der Bootsmannspfeifen, die auch nur die einzig zu verstehenden Signale waren."

Nachdem man das Kap, ohne anzulaufen, passiert, gab die „Arkona" der „Thetis" das Signal, allein weiterzugehen, da die verschiedene Geschwindigkeit der Schiffe die Fregatte zu fortgesetztem Warten nötigte, und oft genug das Flaggschiff dem schnelleren Untergebenen im Kielwasser zu folgen gezwungen war. In der Sunda-Straße erhielt die „Thetis" vielfachen Besuch von den ihre Waren feilbietenden Eingeborenen. Gutes Geschäft machte bei diesem Handel preußisches Geld (wer noch welches hatte — schaltet Berichterstatter ein), „denn die Silbergroschen fungierten als

Digitized by Google

Sixpence, die Fünfgroschenstücke als Schilling." Sehr interessierte den befahrenen Seemann die malaiische Art: „wenn Viele in einem Boote rudern, so begleiten sie jeden Schlag mit einem Ton, der wie „aue" klingt; da sie nun nicht sehr gleichmäßig rudern, auf diese Art also der eine heut, der andere morgen sein „aue" erklingen läßt, so hört sich dieses sehr sonderbar an." Auch erwähnt er die Hinterlist dieser rudernden Hausierer, die unter dem Vorwand, ihre Früchte feilzubieten, längsseit kommen, und wenn sie eine schwache Besatzung finden, diese überrumpeln und das geraubte Schiff als gute Beute in Sicherheit bringen. — Ähnliches ward, wie hier nach mündlichen Berichten eingeschaltet sein mag, auch an dem „Frauenlob" versucht, den solche Piraten bei Nacht zu überfallen gedachten; der Ton der Bootsmannspfeife und das Klarmachen des Geschützes ließ die frechen Räuber ihren Irrtum erkennen, worauf sie schleunigst das Weite suchten.

Der Hafen von Singapore vereinigte zum ersten und einzigen Male das kleine Geschwader, zu dem hier auch das Transportschiff „Elbe" stieß. Am 8. August — nach Eulenburgs Briefe am 3. — traf der außerordentliche Gesandte, Graf zu Eulenburg, in Singapore ein; er nahm Wohnung an Land in einem für ihn eingerichteten Hotel: „vor welchem von englischer Seite ein Doppelposten gestellt wurde."

Interessant und anschaulich schildert unser kleines Buch den Verkehr im Hafen, die Besuche der Händler, die Ananas, Muscheln und Korallen, aber auch Perlen und Makassaröl anboten, und die Vorstellung einer Taschenspielerbande, die an Bord zur großen Belustigung der Matrosen ihre Künste zum besten gab. Auch die Tiger, die nach den Berichten der Eingeborenen in der nächsten Nähe der Malaienstadt in den Dickichten der Wälder hausen sollten, geben Stoff zur Aufzählung einiger Jagdgeschichten. Endlich war auch unserm Gewährsmann der Landgang gestattet und er schreibt darüber: „welch herrliches Gefühl der Freiheit beseelt nicht einem jeden, der nach so langer Zeit mal wieder festen Boden unter seinen Füßen hat und sein eigener freier Herr, wenn auch nur während eines Tages ist." Der erste Besuch unserer Urlauber galt einer Hinduschule, wo man sie freundlich einließ: „selbst die Lehrer saßen mit untergeschlagenen Beinen auf dem bloßen Fußboden. Auch ließen letztere es sich sehr angelegen sein, uns etwas von ihrer Schrift beizubringen, welches leider aber nicht gut möglich war, auch nur das geringste davon zu behalten; doch um nicht undankbar zu scheinen und ihre Mühe nicht unbelohnt zu lassen, nickten wir ihnen beständig Beifall zu, welches ihnen große Freude zu machen schien." Nach mancherlei Irrfahrten, die der Berichterstatter aber selbst mit der mangelhaften Verständigung entschuldigt, langte man endlich vor dem „Prinzen von Preußen" an, „woselbst uns der Wirt, ein kleiner wohlbeleibter Mann und geborener Danziger empfing", was aber nicht hinderte, daß die Mittagsmahlzeit durch zähes Fleisch, kleine Ameisen im Brot und duftbehaftete Chinesenbedienung sich nicht zu einem reinen Genuß gestaltete.

Am 12. August lichtete die „Thetis" die Anker, um allein den Weg nach Japan anzutreten. Auf dieser durch Windstillen stark verzögerten Fahrt war das Interessanteste ein Renkontre mit chinesischen Seeräubern, die freilich, nachdem sie die „Thetis" als Kriegschiff erkannt hatten, mit „Mord- und Zetergeschrei" das Weite suchten. Die Kerle hatten kurz vorher ein englisches Barkschiff angefallen, das jetzt bei der „Thetis" Schutz suchte. Diese machte nun „auf die erbärmlichen Memmen Jagd, welche leider nur zu weit und meist aus Schußweite waren; doch trotzdem richteten unsere Bomben, die ihnen zahlreich nachgesandt wurden und herrlich über ihren Häuptern platzten, Schaden unter ihnen an." Dem Führerschiff der Piraten folgte die „Thetis" bis dicht unter Land. Vergeblich hofften die preußischen Matrosen, daß einer ihrer Schüsse der Dschunke den Mast zersplittern würde; die einbrechende Dunkelheit zwang die Fregatte zu wenden, um wieder offenes Wasser zu suchen:

Digitized by Google

„welches, nachdem wir nun schon mehrere Stunden an den Kanonen gelegen hatten, geschah, und unsere Freude, das Ding entern zu können, wie unser Kapitän im Sinn hatte, zu Wasser machte, worüber auch beim Wenden manch kräftiges Donnerwetter von den Lippen der Mannschaft ertönte."

Am 7. September passierte die „Thetis" die Ausläufer des Taifuns, der über „Arkona" und „Frauenlob" in ganzer Stärke hinbrauste; am 12. ward Land gesichtet: „Kaum war es von der Vormarsraa gemeldet, als auch schon die Herren Zivilisten, Naturforscher, Regierungsrat, Kaufleute mit Zeichenmappe, die anderen Herren mit Sehapparaten aller Art und die Mannschaft, um das langersehnte Ziel der Reise zu begrüßen, an Deck strömte." Am 13. September lief die „Thetis" „vor einer steifen Brise mit fixer Fahrt in die Bucht von Yokohama ein, woselbst wir spät am Nachmittage auf der Reede von Yokohama und Kanagawa das Anker rauschen ließen." Schon am folgenden Tage ward wieder Anker aufgegangen, um der „Arkona", die schon acht Tage früher hier passiert war, nach Yeddo zu folgen.

„Letztere lag doch nur allein hier und hatte den Schoner alle Tage erwartet, obgleich man sein Dasein für unmöglich hielt. Mit der „Arkona" zusammen Singapore verlassend, wurde er von der ersteren unweit der japanischen Küste ins Schlepptau genommen, bekamen aber bald darauf schweres Wetter — — — —. Da jedoch die Furchtbarkeit des Wetters merklich zunahm, so wurden des Schoners Trossen endlich auf der „Arkona" losgeschmissen, einige vom Kommandanten gerufene Worte: „Jetzt ist's zu spät", war das Letzte, was man von ihm hören konnte." —

Sehr befremdeten und mißfielen unserm Erzähler die Maßregeln, die die japanische Regierung ergriffen hatte, um die fremden Gäste in genauer Beobachtung zu halten. „Auch war der Anlegeplatz, wo wir mit unseren Booten anlegten, von starken Yakonin-Wachen umgeben. Ging dann ein oder der andere in die Stadt, so folgte ihm auf Schritt und Tritt ein Yakonin, worauf man sich von rechtswegen etwas einbilden konnte, wenn so ein Kerl, der doch hier in Japan in sehr großem Ansehen steht, und vor dem hunderte von Menschen an einem Tage auf die Knie fallen, hinter einem herlaufen muß, welches ihm bei seinem stelzenartigen Fußzeuge ungeheuer schwer fällt, überhaupt, wenn man ein bischen stark zugeht, welches meist immer geschah, da man sich gerne des unwillkommenen Gastes entledigen wollte."

Bei jedem Kauf stand der Yakonin dabei, kein Handel durfte ohne seine Genehmigung abgeschlossen werden, und alles wurde auf der Wache in einem großen Buche eingetragen: „damit ganz genau berechnet werden kann, wieviel das Geschäft eingetragen hat, denn zwei Dritteile von seinem Einkommen muß jeder Japanese an die Regierung entrichten." —

Wir müssen darauf verzichten, die nicht uninteressanten Schilderungen wiederzugeben, die unser Berichterstatter von den Sitten und Gebräuchen, der Gestalt und der Tracht der Japaner hier zu Papier bringt; wir glauben seinen Reisebericht am besten abzuschließen mit der Darstellung, die er von der Bestattung des Dolmetschers Häusgen gibt, der am 15. Januar 1861 feigen Meuchelmördern zum Opfer gefallen war, und dessen Beerdigungsfeier man anscheinend benutzen wollte, um durch den von allen Seiten heranbrängenden Pöbel die Mannschaft des Leichengefolges auseinanderzusprengen und niederzumachen. — Daß derartiges beabsichtigt war, geht auch aus Eulenburgs Briefen (1900 bei E. S. Mittler & Sohn, S. 152 ff.) hervor. Unser unbekannter Gewährsmann schreibt: „Am 18. Morgens wurden von beiden Schiffen Mannschaften zur Beerdigung des Ermordeten an Land geschickt. Zwölf Matrosen, wozu ich auch gehörte, waren zum Tragen der Leiche bestimmt und waren mit geladenen Revolver und Säbel bewaffnet, während die übrigen Mannschaften mit Gewehr und Säbel bewaffnet waren. Wie ich schon erwähnte, war es von der Reede bis nach Yeddo eine ziemliche Strecke und da wir den Wind gegen an hatten,

Digitized by Google

und eine ziemliche See stand, so hatten wir, obgleich die Riemen doppelt besetzt waren, doch ziemlich lange zu tun, ehe wir an unserem bekannten Anlegeplatze anlangten. Nachdem endlich alle unsere wie auch die „Arkona"Boote hier angelangt waren, stellten wir uns auf, bekamen den Befehl, unsere Revolver-Halfter aufzuknöpfen um davon gleich Gebrauch machen zu können. Die Musik vorauf, setzten wir uns nach unserem Gesandtschaftshause, welches beinahe mitten in dieser großen Stadt lag, in Bewegung. Alle Gassen wogten von Menschen, so daß wir nur mit Mühe vorwärts kommen konnten. Im Gesandtschaftshause war man in sehr großer Aufregung, denn man hatte erfahren, daß unsere Gegenpartei sich scharenweise sammelte, um uns zu überrumpeln. Jetzt mußten auch unsere Gewehrleute chargieren und es wurden Verhaltungsmaßregeln gegeben. Wir mit Revolver Bewaffneten erhielten die Instruktion, die ganze Breite der Straße zu besetzen, d. h. auf jeder Seite der Straße ging einer von uns, drei Schritt hinter uns her folgten wieder zwei und zwei. Hinter uns folgte eine Abteilung Seesoldaten, Musik, Matrosen, Gesandtschaft, Seesoldaten. Wir, die wir vorauf marschierten, hatten den Befehl, wenn ein Daimio-Zug ankommen sollte, der wie gewöhnlich uns nicht aus dem Wege gehen würde, den sollten wir sofort vom Pferde oder aus seinem Norimon (Sänfte) reißen und niedermachen. Sollte es aber dahin kommen, daß man uns das Vorgehen verhindern wollte, so sollten wir uns keilförmig zurückziehen und dann vereint vorwärts schreiten. Unser erstes Ziel war nach dem amerikanischen Gesandtschaftshause, woselbst sich die Leiche befand. Wir schritten durch mehrere lange Straßen, bis wir endlich vor dem Hotel des Gesandten hielten, welches wie eine Burg auf einer Erhöhung thronte. Hier versammelte sich alles, was an dem Begängnisse teilnehmen wollte. Zum Glück für uns, die wir die Leiche tragen sollten, waren Kulis bestimmt, kräftige japanische Kerls, die die Leiche mit Abwechslung trugen, aber doch öfters unter der Last und Länge des Weges ächzten. Wir bekamen Flaggen verschiedener Nationen, die preußische, amerikanische, französische, holländische, englische, welche letztere ich trug. Der Träger der preußischen Flagge, Matrose W., hatte jedoch mit derselben zu tun, zumal uns der Weg sehr oft durch Alleen führte, deren Bäume über die ganze Breite des Weges ihre Kronen entfalteten. Nachdem auf dem großen Vorhofe des Hotels alles beisammen war, setzte sich der Zug, welcher schon ein ziemliches Häufchen Wohlbewaffneter war, nach dem Daimio-Kirchhof in Bewegung. Ganz vorauf schritt eine Art Polizei mit langen eisernen Stöcken, an deren oberen Enden sich Ringe befinden, welche mit jedem Aufstoßen ein lautes Geräusch verursachen, welches so viel heißt, als: „Im Namen des Kaisers", vor welchem jedem Streit und Gedränge Einhalt getan werden muß. Eine ziemliche Distanze hinterher folgten die vier Gouverneure mit ihrem großen Gefolge von Yakonins und Güterträgern. Gute zwanzig Schritt hinter diesen Würdenträgern folgten wir stolz mit unseren Flaggen und wurden von den noch übrigen Revolvermännern gedeckt. Dann folgten abwechselnd Seesoldaten und Matrosen, in deren Mitte sich die Musik und die Leiche, gefolgt von den Gesandtschaften, befanden. Nachdem wir eben aus eine Straße, welche wir unzählige passierten, in die andere bogen, stießen wir auf eine kleine Abteilung holländischer Seesoldaten, geführt von ihrem Kapitän, welche eben erst von ihrer Kutterbrigg an Land gekommen waren, um auch an dem Begräbnisse teilzunehmen. Dieselben schlossen sich unserem Zuge an.

Alle Gassen, die wir passierten und die in diese mündeten, waren von Menschen gefüllt, so daß die Flügelleute öfter in Gelegenheit kamen, einige kleine Stöße stillschweigend auszuteilen, d. h. doch nur dann, wenn sie zu arg bedrängt waren, und dann war es einerlei, ob Yakonin oder Kuli diese Freundschaftsbezeugung erhielt.

Doch diese Menschenmasse übersteigt alle Begriffe, die wir, nach einer langen Tour aus der Stadt kommend, auf einem weiten freien Felde vor uns erblickten;

Digitized by Google

noch nie in meinem Leben habe ich so etwas gesehen und werde es auch wohl nie mehr sehen, denn so weit das Auge sehen konnte, wogte es auf dieser großen Fläche von Köpfen, welche, wenn sie von allen Seiten auf uns losgegangen wären, uns erdrückt hätten, auch wenn sie nicht den mindesten Widerstand geleistet, wir hingegen uns so tapfer wie möglich verteidigt hätten. Zwar würde manch einer dieser armen Teufel daran geglaubt haben, denn wir hätten unser Leben nicht so wohlfeil dahin gegeben, sondern hätten es teuer verkauft. Wie gesagt, der immer neue Andrang von Menschenmassen mußte uns mit der Zeit erdrücken. Nachdem wir zuletzt ein wahres Labyrint von Alleen durchzogen waren, gelangten wir endlich auf dem Friedhofe der Daimios an. Am Eingange desselben postierte sich, nachdem man so viel Volk, als für gut befunden war, hineingelassen hatte, eine Abteilung Soldaten unter dem Befehl eines Leutnants vom Seebataillon, um das weitere und viele Vordringen des lärmenden Haufens Einhalt zu tun. Verschiedene Male, wenn der Andrang zu groß war, mußte die Abteilung anschlagen, welches eine sofortige Stoppung bewirkte, denn vor die Gewehre scheinen sie einen besonderen Abscheu zu haben. Am Grabe des Ermordeten wurden die Zeremonien so kurz, wie es die Schicklichkeit zuließ, vollzogen; auch wurden die Apparate, welche zum Abnehmen der Szene auf verschiedene Punkte von dem Herrn Heine (Zeichner bei der Expedition) aufgestellt waren, nicht in Tätigkeit gesetzt.

Ein Yakonin, welcher sich zu nahe zum Grabe herangewagt hatte, erhielt von dem französischen Gesandten einen tüchtigen Backenstreich, welches doch für einen so hochgestellten zivilisierten Europäer höchst unschicklich und mißbilligend war. Derselbe hatte einen sehr harten Stand in Yeddo, denn er war bei den Japanesen sehr verhaßt und mußte zu öfteren Malen aus Yeddo entwischen. Auf dem Rückmarsche mußte in einigen Straßen mit gefälltem Bajonett vorgegangen werden, um Bahn zu brechen. Ein scheu gewordenes Pferd setzte, ohne Schaden anzurichten, durch unsere Reihen hindurch. Im amerikanischen Gesandtschaftshause gaben wir die Flaggen außer der preußischen ab, und erreichten unangefochten die Behausung unseres Gesandten. Derselbe verstärkte von unseren Mannschaften denselben Abend seine Wache. Nachdem die Offiziere bei dem Gesandten gespeist, denn für uns Alle konnte die Hotelküche unmöglich vorhalten, denn alle Speisen wurden von unseren Schiffen bezogen, welche wir wieder von einem Bumboote von Yokohama erhielten, machten wir uns nach dem Landungsplatze auf den Weg, denn es war schon ziemlich nahe am Abend.

Hierselbst fanden wir noch unsere großen Boote, welche nachträglich ausgesetzt und armiert worden waren, im Schlamme sitzen. Da wir uns nun nicht früher, als dieselben flott waren, einschiffen wollten, so wurde der letzte Tempo (Landesmünze) daran gesetzt, um unsere Kadaver zu befriedigen, welches mit Jams, Eier, auch wohl einigem süßen Backwerk geschah, denn was anderes war nicht zu bekommen. Hierzu wurde von dem schon erwähnten Saki, welcher das Herunterspülen bewirken mußte, zugetrunken, der aber auch seine Wirkung nicht verfehlte und uns bald Alle in einem sehr heiteren Zustand versetzte. Weil der Abend bald kalt anfing zu werden, so mußte die Musik einen aufspielen und wir führten viele Tänze auf und machten einen Heidenskandal, wobei die Holländer aufs beste mithalfen und von den in der Wache stationierten Yakonins mit Verwunderung zugesehen wurde. Vergessen habe ich zu erwähnen, daß, als wir auf dem Rückwege von unserem Gesandten waren, wir über den Leichnam eines eben erst von einem Yakonin geköpften Japanesen schritten, welcher zum Schauder der Vorübergehenden mitten in der Straße lag und nur von einer kleinen Strohmatte so bedeckt war, daß der abgeschlagene Kopf und ein Teil des Rumpfes hervorguckten. Zu beiden Seiten des Leichnams standen von den vorhin erwähnten Wächtern mit ihren eisernen Stangen, womit sie unverholt auf den Boden stießen und einen widerlichen Spektakel verursachten."

Digitized by Google

Der Erzähler berichtet nun noch, wie der Widerstand der japanischen Geistlichkeit gegen die weißen Eindringlinge sich mehr und mehr verschärfte, während der preußische Gesandte, abweichend von dem englischen und französischen, auf seinem Posten blieb. Auch an Bord wurde die Wachsamkeit erhöht, um dem Gesandten jeder Zeit zu Hilfe eilen zu können. Da man einen Überfall von den zahlreich die Schiffe umkreisenden Fischerflotten befürchtete, waren die Anker klar zum Schlippen und Nachts wurde Seewache gegangen.

„Endlich nach einem schweren Strauße erhielt in der Nacht vom 23. zum 24. Januar 1861 unser Gesandte den vom Kaiser unterzeichneten Kontrakt. Die freudige Stimmung, die jetzt auf unseren Schiffen herrschte, wird man sich leicht vorstellen können. Die für Japan bestimmten Geschenke, welche schon früher an Land gebracht waren, wurden überreicht und die für unsern Prinz-Regenten bestimmten Geschenke in Empfang genommen. Die Yakonins, welche während dieser Zeit unseren Gesandten dienten, erhielten von demselben alte Artillerie- und Kürassiersäbel, Pistolen und dergleichen, und ihre Freude hierüber war grenzenlos, auch sprachen sie ihr Bedauern über unser baldiges Weggehen häufig aus." —

Der Berichterstatter schickt sich nun noch an, einiges über Land und Leute in Japan zu erzählen. Die letzten Zeilen berichten von den Rufen, mit denen die Kulis sich bei ihrer Arbeit gegenseitig anfeuern: „weswegen man in einer Stadt Japans den ganzen Tag über dieses Ohr erfreuende hi, ho! hi, ho! hi, ho! hören wird" — damit bricht seine Erzählung plötzlich ab.

Ob die auf der Rückseite des letzten Blattes angekündigte Fortsetzung vorhanden war, ob den Berichterstatter auf der Heimreise der Seemannstod ereilte, wir wissen es nicht. — Ob es sich verlohnte, die schlichte Erzählung des unbekannten preußischen Matrosen der Vergessenheit zu entreißen, werden unsere Leser zu beurteilen haben. Bemerkt darf werden, daß wir hier wirklich ein völlig unberührtes Material vor uns haben, während die Briefe von Schober — der gleichfalls an dieser Expedition teilnahm — und von Thamm, der mit dem „Eber" unterging, hiermit verglichen, den Eindruck einer gewissen Überarbeitung und Aufpolierung machen. Der Schreiber dieser Zeilen hat nur die veraltete und teilweise auch nicht ganz einwandfreie Orthographie mit dem heutigen Zustand in Übereinstimmung gebracht, sonst sind die wörtlich wiedergegebenen Auszüge vollkommen getreu, und sie zeigen einen Mann, dem zwar die höhere Bildung fehlte, dem aber eine gute Beobachtungsgabe und volles Verständnis für alles Große und Schöne, das ihm auf dem weiten, gefahrvollen Wege entgegentrat, keineswegs abzusprechen sind.

— Wie eingangs bemerkt, Matrosen-Tagebücher sind selten, sie werden auch sicher niemals mit der Absicht späterer Veröffentlichung geschrieben, um so wertvoller sind sie als Einblick in das innere Leben des schlichten Mannes, der schweigend seine schwere Pflicht erfüllt, und aus diesem Grunde sollten solche Aufzeichnungen, wenn sie zufällig zum Vorschein kommen, nicht achtlos beiseite geschoben, sondern als ein Beleg für die geistige Regsamkeit und die innere Tüchtigkeit unseres Volkes sorgfältig gesichtet, und soweit sie dazu geeignet erscheinen, der Öffentlichkeit nicht vorenthalten werden.

P. Koch.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Verein Hamburger Rheder.*)

Bericht des Verwaltungsrats über das Jahr 1909/1910.

Man kann nicht sagen, daß die Berichte des Verwaltungsrates des „Vereins Hamburger Rheder" — siehe zuletzt „Marine-Rundschau", 1909, Seite 1302 — sich im Laufe der Jahre allzusehr voneinander unterscheiden. Den Grundton bilden Klagen und Beschwerden, neben denen das Gute nur gewissermaßen ungern anerkannt wird und mit denen sich die statistischen Ziffern über den Stand und die wirtschaftlichen Ergebnisse der hamburgischen Seeschiffahrt eigentlich nicht recht in Einklang bringen lassen. Jedenfalls sprechen die — diesmal unseres Erinnerns zum ersten Male — beigegebenen graphischen Darstellungen im ganzen eine nicht unbefriedigende Sprache, denn daß die Linien für den Schiffbau für das letzte Jahr absteigende Äste zeigen, muß nach den Darlegungen des Berichts für diesmal und mehr noch für die verflossenen Jahre als ein wirtschaftlich gesunder Tatbestand aufgefaßt werden. Bekanntlich hatte bisher das Bedürfnis des Kapitals, sich zu betätigen, insbesondere in England, trotz des drückenden Überangebots freien Schiffsraums, immer noch die Veranlassung gegeben, daß durch reichlich bewilligten Kredit eine die Nachfrage weit übersteigende Schiffbautätigkeit sich fortsetzte; wenn daher jetzt ein Rückgang zu verzeichnen ist, so hat die Gesamtheit der wirtschaftlichen Interessen keine Veranlassung, darüber zu klagen.

Wie schon in früheren Jahren führt der Bericht auch jetzt wieder die Tatsache an, daß die sozialen Lasten für die deutsche Seeschiffahrt um so schwerer drücken, als die ausländische Reederei gerade in den Ländern, mit denen Deutschland in schärfstem Wettbewerb steht, derartige Auflagen zum Teil überhaupt nicht kennt. Es ist angesichts der gesamten Sachlage wohl nicht anzunehmen, daß dieser auch für andere wirtschaftliche Interessen zutreffende Tatbestand an den maßgebenden Stellen Berücksichtigung finden werde. Ob der vorgeschlagene Ausweg, im Wege der Handelsvertragspolitik namentlich auch gegen die gleichzeitig wirksamen Subventionsmaßnahmen das Gleichgewicht wiederherzustellen, sich wirksam erweisen kann, müssen wir dahingestellt sein lassen.

Für die Linienreedereien war das Geschäft des abgelaufenen Jahres, abgesehen vom La Plata-Markt, im allgemeinen nicht ungünstig, weniger befriedigte es für die Trampschiffahrt, wo das Überangebot an Tonnage in Verbindung mit mangelnden Frachten und eine ungesunde Kreditwirtschaft sich gleichmäßig ungünstig für die Entwicklung zufriedenstellender Verhältnisse erwiesen. Die Segelschiffahrt hielt sich auf ihrem alten Stand; hier tritt die Tatsache in die Erscheinung, daß das Bedürfnis der Assekuradeure, die Schiffe mit gut ausgebildeten Seeleuten zu besetzen, die alte Betriebsweise fördert, während anderseits die Maßnahmen der Versicherungsgesellschaften die Existenz der Segelschiffahrt insbesondere durch Verschärfung der Altersgrenzen der Schiffe zu erschweren geeignet sind.

Die in den meisten Ländern immer weiter gesteigerte Subventionspolitik vermag der Bericht nicht als gesunde Grundlage für die Förderung der Seeschiffahrt zu er-

*) So bezeichnet der Verein sich selber. Im Text wird überall „Reeder" geschrieben.

Digitized by Google

achten, er erwägt den Gedanken, ob hier nicht durch internationale Abmachungen das Beschreiten rationellerer Bahnen zu ermöglichen sein möchte.

Die ihrer Verwirklichung nunmehr näher gerückte Einführung von Schiffahrtsabgaben auf der Elbe muß der Bericht als einen gewagten Versuch bezeichnen, er erwartet, daß die Seeschiffahrt in dem einzusetzenden Strombeirat die ihr zukommende Vertretung finden möge, damit ihren Interessen abträgliche Bestimmungen vermieden und ihren Wünschen Berücksichtigung zuteil werde.

Längere Ausführungen sind dem Anteil der Reederei an den Mannesmann-Konzessionen, an den Interessen der Suez-Kanal-Gesellschaft und der Frage der Konsulatsgebühren gewidmet. Die in letzterer Hinsicht seit Jahren geäußerten Wünsche dürfen nunmehr auf teilweise Erfüllung hoffen, wenn auch das Prinzip der in Aussicht stehenden gesetzlichen Regelung — Bemessung der Gebühren nach der Tonnage — nicht die Billigung der beteiligten Kreise findet.

Bemerkenswert ist die auch andere Interessensphären berührende und deshalb von der Presse lebhaft aufgegriffene Klage über die Langsamkeit des bureaukratischen Geschäftsganges, durch den der Wert der behördlichen Maßnahmen erheblich beeinträchtigt werde. Daß hier noch vieles zu bessern ist, wird leider kein Kenner der Verhältnisse in Abrede stellen können.

Mit Befriedigung weist der Bericht auf die in Aussicht stehenden großzügigen Erweiterungen der Hamburger Hafenanlagen hin, die den daselbst verkehrenden Schiffen wesentliche Verbesserungen insbesondere bezüglich der Löschzeit bringen sollen. Ob die Klagen über die am Kohlenkai durch die Ansprüche der Marine geschaffenen Schwierigkeiten in vollem Maße begründet sind, vermögen wir nicht nachzuprüfen.

Dringende Wünsche werden weiterhin bezüglich des Lotsentarifwesens, hinsichtlich der Quarantäneabfertigung und des Schiffsmeldedienstes in Cuxhaven geäußert.

Die ausführlich behandelten Eisenbahn- und allgemeinen Verkehrsfragen können hier nur gestreift werden. Zuzugeben wird sein, daß jede mögliche Verbesserung der Verbindung mit dem Binnenlande umsomehr anzustreben ist, als sich Hamburg einem immer schärferen Wettbewerb mit den anderen europäischen Häfen ausgesetzt sieht; der Bericht führt an, daß selbst die Eröffnung der Tauern-Bahn einen fühlbaren Einfluß zugunsten von Triest und zum Nachteil des Nordseeverkehrs ausgeübt habe.

Von internen Betriebsangelegenheiten der Reedereien behandelt der Bericht die Frage der Schiffsärzte, die allmählich sich bessernde Stellungslosigkeit der Schiffsoffiziere, die Notwendigkeit, für eine bessere Ausbildung der Schiffsköche zu sorgen, und endlich die Ergebnisse der Wohlfahrtseinrichtungen des Vereins, dessen Versorgungskasse über ein Vermögen von rund 3 150 000 ℳ verfügt, während daneben die Invaliden-, Witwen- und Waisenpensionskasse der Hamburg-Amerika Linie einen Vermögensbestand von rund 5 225 000 ℳ aufweist.

Ist der Bericht des Verwaltungsrates einerseits eine Kundgebung von Interessenten, so enthält er doch anderseits so viele allgemeine Gesichtspunkte und läßt es an objektiver Würdigung der Verhältnisse so wenig fehlen, daß er jedenfalls als eine sehr dankenswerte Arbeit zu bezeichnen ist.

W. Lotz: **Verkehrsentwicklung in Deutschland 1800 bis 1900** (fortgeführt bis zur Gegenwart). Dritte Auflage. Sammlung: „Aus Natur und Geisteswelt", Band 15, 3 A. — Verlag B. G. Teubner, Leipzig. — Preis 1,25 ℳ.

In äußerst interessanter Weise wird dem Leser in der durch den knappen Rahmen der Teubnerschen Sammlung bedingten Zusammenfassung die Entwicklung des Verkehrs in Deutschland vorgeführt, in der erst seit der Mitte der vierziger Jahre des vorigen Jahrhunderts der Dampfwagen sich zur Geltung brachte. Das deutsche

Digitized by Google

Volk stand diesem bahnbrechenden Faktor modernen Verkehrs politisch und wirtschaftlich unvorbereitet gegenüber, so konnte er nur allmählich gegenüber bureaukratischem und sonstigem Widerstand und unter mancherlei Mißgriffen sich durchsetzen, bis endlich die heutige Betriebsweise einen wünschenswerten Grad der Vervollkommnung darstellt. Interessant genug ist es für uns, daß vielfach das militärische Bedürfnis den Weg zeigen und den Fortschritt herbeiführen mußte. Ein besonderes Kapitel des Buches ist der Entwicklung des Wasserverkehrs und demgemäß den in der Ausführung begriffenen Kanalprojekten sowie den Schiffahrtsabgaben gewidmet. — Uns ist keine ähnliche Zusammenfassung eines so hochwichtigen Themas bekannt. Das Büchlein ist für die zur Beurteilung der vorliegenden Fragen notwendige Information vollkommen ausreichend.

Die deutsche Schiffbauindustrie. Eine Darstellung der volkswirtschaftlichen und sozialen Bedeutung ihrer technischen Entwicklung. Von Dr. Josef Neumann, Schiffbauingenieur. Band XII. der technisch-volkswirtschaftlichen Monographien von Prof. Dr. L. Sinzheimer. — Leipzig 1910. Verlag von Dr. Werner Klinkhardt. — Preis 4,50 *M*, gebunden 5,50 *M*.

Dr. Josef Neumanns Buch verweist selbst in seiner Einleitung auf das große Werk über die Schiffbauindustrie, das Schwarz und von Halle im Jahre 1902, gewissermaßen in amtlichem Auftrage, herausgaben und dem seinerzeit an dieser Stelle (Jahrgang 1902, S. 743) eine eingehende Besprechung gewidmet wurde. Dr. Neumann beabsichtigt nicht, wie seine Vorgänger, eine Darstellung der gegenwärtigen Leistungsfähigkeit der Schiffbauindustrie zu geben, sein Plan geht vielmehr lediglich darauf aus, die Einflüsse der technischen und der ökonomischen Entwicklung auf einander klarzustellen. Dementsprechend ist der größere Teil seines Werkes der Arbeiterfrage gewidmet, für deren Erörterung er in weitem Umfange das von den Arbeiterorganisationen gelieferte Material über die Lohn- und Arbeitsverhältnisse benutzt hat. Wir sehen hier die eigentümlichen Schwierigkeiten, die durch die Vielgestalt der Anforderungen und die Größe und die lange Herstellungsdauer der in Betracht kommenden Objekte insbesondere der Betätigung der Interessen der Arbeiter bereitet werden. Einige Arbeiterklassen sind reine Spezialisten, andere z. B. die Nieter, finden auch in anderen Gewerben ihren Platz. Da außerdem die Arbeit insbesondere in den Innenräumen der Schiffe schwierig, mühsam und keineswegs der Gesundheit zuträglich ist, so ist ein starkes Fluktuieren der Arbeiter zu beobachten. Günstige Konjunkturen in anderen Branchen entziehen dem Schiffbau die Kräfte. Trotz der aufs höchste gesteigerten technischen Vollendung des Ganzen, kann doch im einzelnen die Maschine vielfach nicht eingreifen; viel Zeit nimmt das Einrichten der Maschinen für die unregelmäßigen Stücke in Anspruch, inzwischen muß die Maschine leer laufen und ihr wirtschaftlicher Effekt wird beeinträchtigt. Dies und die anderen erwähnten Momente erschweren die Lohnbemessung, das Abwägen der Akkorde für die Arbeiter und die Kalkulationen für die Unternehmer — so erweist sich die Gesamtheit der beim Schiffbau in Betracht kommenden wirtschaftlichen und sozialen Fragen als außerordentlich schwierig, und für den Angehörigen der Marine in Verwaltung und Technik ist es ein dringendes Erfordernis, sich mit dem Gegenstande tunlichst eingehend zu beschäftigen. Beiden wird Dr. Neumanns Buch vielfache Anregungen bieten und sich als nützliches Hilfsmittel erweisen.

R. Eickhoff, Prof., Mitglied des Reichstages und des Hauses der Abgeordneten: **Die internationale Schiedsgerichtsbewegung.** — Berlin 1910.

Die vorliegende Abhandlung gibt einen Vortrag wieder, den der Verfasser, der bekannte Parlamentarier, am 6. Dezember 1909 im Deutschen Frauenbunde zu

Digitized by Google

Berlin gehalten hat. In geistreichen Ausführungen führt der Verfasser den Leser durch die Entwicklung der internationalen Schiedsgerichtsbewegung; er weist darauf hin, daß sie nicht etwa ein Produkt unserer Zeit, sondern schon von alters her ein Gegenstand internationaler Betätigung gewesen sei. Eine Reihe bedeutender Päpste, juristische Fakultäten, hervorragende Staatsmänner hätten häufig das Schiedsrichteramt in Zwistigkeiten zwischen Staaten ausgeübt. Er tritt aufs wärmste für eine Weiterentwicklung der Schiedsgerichtsidee ein, als deren begeisterter Anhänger er ja bekannt ist. Wer in klaren, knappen Ausführungen diese Bewegung und die Gründe kennen lernen will, die ihre Anhänger für sie einzusetzen vermögen, der lese die kleine Broschüre. Sie gewährt auch demjenigen einen Genuß, der dieser Schiedsgerichtsbewegung noch skeptisch gegenübersteht. Vielleicht überzeugt sie ihn. Dr. A.

Dr. Th. Niemeyer: **Das Seekriegsrecht nach der Londoner Deklaration vom 26. Februar 1909.** — Berlin 1910. J. Guttentag.

Das Buch, das aus der Feder des bekannten Kieler Völkerrechtslehrers stammt, gibt auf 39 Seiten eine knappe, sehr klare Darstellung der Vorgeschichte der Londoner Konferenz und der auf dieser Konferenz behandelten Grundsätze des Seekriegsrechts. Es ist sehr lesenswert, auch für Laien, und wird allen Interessenten recht willkommen sein. Dr. A.

Die japanische Verwaltung in Korea und ihre Tätigkeit. Eine Studie von einer Urlaubsreise nach Ostasien von Regierungsassessor Dr. jur. Alfred Backhausen. Mit einer Karte von Korea. — Verlag von Dietrich Reimer (Ernst Vohsen) in Berlin. — Preis 2 *M*.

Korea steckte, als die Japaner sich anschickten, sich dort festzusetzen, noch im tiefsten Mittelalter; an der Spitze ein Fürst, dem sein Harem das Wichtigste war, das Volk in Armut und Elend, keine Verkehrsstraßen, kein Kapital und kein Kredit. So mußte ein fremdes Volk, das, den Koreanern stammverwandt, mit dem ehrlichen Willen kam, hier Wandel zu schaffen, dem Lande Segen bringen, auch wenn dieser Wille von rein egoistischen Motiven geleitet war und wenn mangelndes Verständnis für die obwaltende Eigenart und unzulängliche Vertiefung in die Verhältnisse, soweit sie sachlich begründet waren, zahlreiche Fehler begingen. Dr. Backhausen schildert, gestützt auf ein ausgiebiges Zahlenmaterial, die Wandlungen, die sich in Korea seit dem Eindringen des japanischen Einflusses vollzogen haben, die Schaffung besserer Geldverhältnisse, die Anlage von Verkehrswegen und Anstalten und die Maßnahmen, die zur Hebung des kulturellen Niveaus wie auch zur Einrichtung einer geordneten Verwaltung getroffen wurden. Dadurch kommt er von selbst auf die Widerstände, die sich gegen die ordnende Hand naturgemäß erheben mußten und die in dem Mordanschlag gegen den eigentlichen Organisator ihren bedauerlichen Ausdruck fanden. Mit dem Verfasser kommen wir zu dem Ergebnis, daß trotz der zahlreichen Fehler und trotz der schweren Opfer, mit denen die Koreaner die Reformen bezahlen mußten, doch der schließliche Vorteil auf ihrer Seite ist, weil sie nur auf diesem Wege der Segnungen moderner Kultur teilhaftig werden konnten. Bis auch die Koreaner das richtig würdigen, mag immerhin noch ein weiter Weg sein. Dr. Backhausens Buch erwarb sich das Verdienst, uns über diese nicht einfachen Voraussetzungen aufzuklären.

Dr. E. Gerhardt: **Kanada selbständig?** Die natürlichen Entwicklungsbedingungen Kanadas als Grundlage zur Ausbildung eines selbständigen Staatswesens. — Puttkammer & Mühlbrecht, Berlin. — Preis 3,20 *M*, gebunden 4 *M*.

Die Verhältnisse Kanadas drängen sich im allgemeinen nicht in den Bereich der landläufigen Betrachtung und sind demgemäß nicht als allgemein bekannt zu

Digitized by Google

bezeichnen. Der Verfasser des vorbenannten, nicht zu umfangreichen Buches schildert die natürlichen Voraussetzungen des Landes, seine Lage zwischen zwei Ozeanen, die günstigen Wasserverbindungen und die durch die langen, strengen Winter bedingten wirtschaftlichen Beziehungen. Das Land ist zur Zeit das einzige, das den Zustrom fremder Einwanderer noch bedingungslos freigibt. Hiervon machen Zuzügler des alten Kontinents wie solche aus den Vereinigten Staaten Gebrauch, denen die politischen Zustände der bisherigen Heimat nicht zusagen, und es entwickelt sich unter der Verwaltung einer einsichtsvollen Regierung ein wohlgeordnetes und mit seinen Zuständen nicht unzufriedenes Gemeinwesen. Einstweilen fühlen sich die Kanadier von der Abhängigkeit gegenüber England noch nicht bedrückt, sondern wissen deren Vorteile sehr wohl zu schätzen. Anderseits verknüpfen die Wege des wirtschaftlichen Lebens infolge der geographischen Nähe das Land viel enger mit seinen südlichen Nachbarn unter dem Sternenbanner, da der Weg dorthin kaum so viele Stunden in Anspruch nimmt, als die Reise nach England an Tagen erfordert. So lösen sich allmählich die Bande, und der Verfasser sieht als Endziel der Entwicklung die Bildung eines selbständigen Staatswesens, dessen Werden er nur als eine Frage der Zeit betrachtet. So gesellt sich zu den vielen Problemen der Gegenwart noch eines mehr, und es erscheint nicht unwichtig, diese Frage an dem durch Dr. Gerhardt bereit gestellten Material zu studieren.

Die Veröffentlichungen des Gea-Verlages, Berlin, an Verkehrs- und Wirtschaftshandbüchern sind nunmehr noch durch den bereits angekündigten, von Otto Keßler bearbeiteten Band **„Serbien"** vervollständigt — Ladenpreis 2 ℳ —. Zu erwähnen sind hier zunächst die Kartenbeilagen, von denen die eine als Wirtschaftskarte, die andere als geologische Karte ausgestattet ist, so daß sie die Reichtümer und die besonderen Verhältnisse des Landes in schnellem Überblick erkennen lassen. Serbien ist ein reiner Agrarstaat, die industriellen Unternehmungen sind deshalb alle mehr oder weniger der Verwertung der landwirtschaftlichen Produkte gewidmet; dementsprechend beruht das Interesse Deutschlands an diesen Gebieten hauptsächlich in der Ausfuhr industrieller Erzeugnisse, für die es dort einen noch sehr ausnutzungsfähigen und mit genügender Finanzkraft ausgestatteten Markt findet. Österreichs Politik ist hier den deutschen wirtschaftlichen Bestrebungen unabsichtlich in hohem Grade förderlich gewesen; es handelt sich darum, die Beziehungen noch weiterhin lebendig zu erhalten und auszubauen, worin leider, wie das Keßlersche Werk nachweist, nicht immer die richtigen Wege beschritten wurden. In diesem Buche läßt der Verfasser, soweit er nicht auf Grund eigener Orts- und Sachkenntnis berichtet, überall berufene Beurteiler zu Worte kommen, so daß seine Darstellungen einen durchaus zuverlässigen Eindruck machen. Es wäre erwünscht, wenn seine Arbeit die ihr gebührende Beachtung findet, damit dieses Land aufhört, für den größeren Teil der deutschen Handels- und Industriekreise eine terra incognita zu bleiben.

Kleines Kompaßlexikon. Von Dr. H. Meldau, Oberlehrer an der Seefahrtschule in Bremen. — Hamburg 1910. Verlag von Eckardt & Meßtorff.

„Aus der Praxis — für die Praxis", so lautet der Titel eines bekannten Buches über maschinelle Einrichtungen an Bord; unter gleicher Flagge könnte auch vorliegendes „Kleines Kompaßlexikon" von Dr. H. Meldau fahren. Es bietet in übersichtlicher Form das, was der praktische Navigateur wissen muß. Auch der Theoretiker, der „Kompaßadjusteur" wird das Büchlein oft mit Nutzen heranziehen können. Vor allem aber, und dies scheint mir nicht der geringste Vorzug des Lexikons zu sein, ist es berufen, dem Schiffbauer schnell die gewünschte Anleitung für Aufstellung von Neukonstruktionen zu geben. — Die bisherigen Bücher (Rottock: Die

Digitized by Google

Deviationstheorie, und Seewarte: Der Kompaß an Bord), so vorzüglich sie sonst sind, erfordern immer ein recht eingehendes Spezialstudium. — Den Schiffbauern können besonders folgende Abschnitte empfohlen werden: Aufstellung des Kompasses, Baumagnetismus, Bewegliche eiserne Gegenstände, Elektrische Anlagen, Fester, flüchtiger, halbfester Schiffsmagnetismus, Gegenseitige Beeinflussung zweier Kompasse, Ladung, Richtkraft an Bord und andere. Es möge hier darauf hingewiesen werden, daß in Holland an den Schiffbau-Hochschulen Vorträge über Magnetismus und Grundsätze beim Aufstellen der Kompasse gehalten werden.

Einzelne Abschnitte des Lexikons werden vielleicht nicht ganz unwidersprochen oder unergänzt bleiben, so z. B. der Abschnitt über Kabeleinfluß, aber das ist ja das gute des Büchleins, daß es ausdehnungs- und entwicklungsfähig angelegt ist. Es ist auch sehr zu hoffen, daß sich an der im Vorwort erbetenen Mitarbeit nicht nur die Vertreter der Handelsmarine, sondern auch die der Kriegsmarine beteiligen (Navigationsoffiziere, Kommandanten und Beamte und Offiziere der Werften und des Nautischen Departements). Aber schon in der jetzigen Form kann das Lexikon warm empfohlen werden. K. v. S.-K.

Dr. Leop. Perels: **Zum Vorentwurf eines Seeunfallgesetzes.** — Beilageheft zur „Zeitschrift für das gesamte Handelsrecht und Konkursrecht", 65. Band. — Stuttgart 1909. Ferdinand Enke. — Geheftet 1,60 *M*.

Das Reichsgesetz, betreffend die Untersuchung von Seeunfällen vom 27. Juli 1877, hat sich als abänderungsbedürftig erwiesen. Infolgedessen ist im Reichsamt des Innern ein Vorentwurf eines neuen Seeunfallgesetzes aufgestellt worden, in dem die Erfahrungen berücksichtigt worden sind, die man seit dem Inkrafttreten des geltenden Gesetzes mit diesem gemacht hat. Zu diesem Entwurfe Stellung zu nehmen ist die Aufgabe der Perelsschen Broschüre. Seine Abänderungsvorschläge, die auf einer eingehenden Beschäftigung mit der Materie beruhen, werden bei den maßgebenden Stellen sicherlich diejenige Beachtung finden, die sie fordern dürfen. Dr. A.

Das Seestraßenrecht. Herausgegeben von Roland Fuhrmann, Hilfslehrer an der staatlichen Navigationsschule in Lübeck. — Hamburger Verlag G. m. b. H. — Preis 12 *M*.

Das Werk enthält in seinem ersten Teil die historische Entwicklung der Seestraßenordnung. Der zweite Teil behandelt die Seestraßenordnung und deren Auslegung. Zur Erläuterung hat der Verfasser Beispiele aus den Entscheidungen des Oberseeamts, der Seeämter, des Hanseatischen Oberlandesgerichts usw. angeführt.

Als dritter Teil schließt sich eine Kritik der Seestraßenordnung an.

Auslegung der Seestraßenordnung. Herausgegeben von Roland Fuhrmann, Hilfslehrer an der staatlichen Navigationsschule in Lübeck. — Hamburger Verlag G. m. b. H. — Preis 3 *M*.

Das Buch ist ein Auszug des vorgenannten Werkes „Das Seestraßenrecht", es enthält dessen zweiten Teil „Die Auslegung der Seestraßenordnung".

Das kleine Werk erscheint geeignet, Schiffahrtsinteressenten gute Dienste zu leisten.

Berlin als Binnenschiffahrtsplatz. Von Paul Goehts. Heft 147 der „Staats- und sozialwissenschaftlichen Forschungen" von Schmoller und Sering. — Verlag von Duncker & Humblot. — Preis 7,50 *M*.

Berlin ist im weitesten Umfange insbesondere hinsichtlich seines Bedarfes an Bau- und Brennmaterialien auf die Wasserzufuhr angewiesen. In dieser Beziehung

Digitized by Google

ist es durch seine natürliche Lage und die ihm zur Verfügung stehenden Kanalsysteme in hohem Maße begünstigt, anderseits ist der Ausbau dieser Wasserstraßen, insbesondere bezüglich der Hafen- und Löscheinrichtungen, nicht der Entwicklung des Platzes entsprechend weit fortgeschritten, und sehr erheblich ist der wirtschaftliche Nachteil, daß Berlin zwar einen sehr bedeutenden Bedarf, aber fast gar keine Rückfrachten zu bieten hat, so daß der größte Teil der ankommenden Schiffe ebenso wie freilich auch die Güterwagen der Eisenbahn den Rückweg leer antreten müssen. Alle diese Tatbestände werden in dem Goehtsschen Buche an der Hand eines sehr reichen statistischen Materials eingehend erörtert und klargelegt, dem Verfasser war sogar die Zusammenfassung dieses Materials die Hauptsache. Zur Vervollständigung des Bildes unserer volkswirtschaftlichen Entwicklung bietet das Buch, dem auch eine bis ins 12. Jahrhundert zurückreichende geschichtliche Einleitung beigefügt ist, einen wertvollen Bestandteil.

Das Besoldungsgesetz für Reichsbeamte, Militärbeamte, Offiziere, Sanitätsoffiziere, Veterinäroffiziere und Unteroffiziere vom 17. 7. 1909/21. 3. 1190. Bearbeitet von Dr. jur. Georg Schmid, Regierungsassessor in Stuttgart. — Verlag von A. und S. Weil, Tübingen.

Das soeben erschienene Buch bereichert die Literatur auf diesem Gebiet um ein neues Werk, das den Stoff in eingehendster und erschöpfendster Darstellung behandelt und kann den Kreisen der Beteiligten bestens empfohlen werden. — Preis broschiert 3,75 *M*, gebunden 4,40 *M*.

Dr. H. Ludwig Keller: **Die Assisen von Jerusalem,** nach der Handschrift München Cod. gall. Nr. 51. — Berlin 1910. R. L. Prager. — Preis 2,50 *M*.

Schon bei der Besprechung der früheren Hefte der Sammlung, die das Seerecht von Oléron betrafen, ist auf das verdienstvolle Unternehmen des Verfassers hingewiesen worden, das uns die wichtigsten Seerechtsquellen in diplomatischem Abdrucke mit Einleitung und Glossen so außerordentlich bequem zugänglich macht. Der Fachmann wird ihm dafür dankbar sein. Es ist ein vorzügliches Lehrmittel zur Einführung in die Entwicklung des Seerechts und wird hoffentlich auch im Hörsaale Anerkennung finden. Dr. A.

Dr. Alex Meyer, Gerichtsassessor: **Die Luftschiffahrt in kriegsrechtlicher Beleuchtung.** — Frankfurt a. M. 1909. Verlag von Gebr. Knauer. — Preis 1,50 *M*.

Seit die Luftschiffahrt durch die Erfolge des lenkbaren Luftschiffes eine wachsende Bedeutung für die Kriegführung gewonnen hat, mußte sie auch zum Gegenstand kriegsrechtlicher Untersuchungen gemacht werden. Eine solche bietet die vorliegende Broschüre. Nach einem kurzen Überblick über die Entwicklung der Luftschiffahrt behandelt sie die Luftschiffahrt in zukünftigen Kriegen. Sie stellt Erörterungen an über den Luftraum als Kriegsschauplatz, über die Kriegsluftschiffe der Kriegsparteien und die sonstigen Luftschiffe im neutralen Gebiet, über die ersteren im Kriegsgebiet, über die Privatluftschiffe der Kriegsparteien im Kriegsgebiet und die Luftschiffe der Neutralen daselbst usw. Wer sich für die Materie interessiert, wird viel Anregung erfahren. Dr. A.

Von Andree bis Zeppelin. Das Luftschiff im Dienste der Polarforschung. Von Karl Waack. — Verlag von Volckmann Nachfolger E. Wette in Rostock. — Preis 1,25 *M*.

Das Nordpolprojekt Zeppelins gibt dem Verfasser Gelegenheit, eine kurze, übersichtliche Darstellung der bisherigen Nordpolforschung, insbesondere der Fahrt

Digitized by Google

Andrees und des mutmaßlichen Verbleibs dieses Forschers, zu geben. Eine Betrachtung über Zeppelin-Hergesells Nordpolprojekt und die Aufgaben der zur Zeit auf der Reise im Norden befindlichen Studienkommission beschließen die zeitgemäße Schrift. **Frk.**

Die Rückerinnerung an die große Zeit vor 100 Jahren läßt insbesondere die Napoleon gewidmete Literatur erneut anschwellen.

Im Verlage von Karl Siegismund, Berlin, erschienen drei weitere Bücher der Sammlung **„Aus der Umgebung Bonapartes"**, und zwar:

1. **Unter Napoleons Fahnen.** Feldzugserinnerungen eines alten Soldaten des Kaiserreichs 1803—1814. Von Major Parquin. Herausgegeben von Generalmajor z. D. v. Wirthof. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Die Aufzeichnungen eines alten Haudegens, der, von der Pike auf dienend, es bis zum Major brachte. Das Buch gewährt insbesondere einen guten Einblick in die inneren Verhältnisse der Napoleonischen Heere und in die Zustände, die sie in Deutschland vorfanden.

2. **Von Elba nach Waterloo.** Von Fleury de Chaboulon. Aufzeichnungen über das Privatleben und die Regierung Napoleons im Jahre 1815. Bearbeitet von Wirkl. Geh. Rat Freiherrn v. Cramm. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Hier wird in gewissem Sinne Ähnliches geboten wie in den Erinnerungen des Grafen Röderer — „Marine-Rundschau", 1909, Seite 1450 —. Das Buch schildert die 100 Tage bis dahin, wo Napoleon zum letzten Male wie einst in Ägypten und in Rußland sein Heer verließ, diesmal, um nicht wieder zu ihm zurückzukehren.

3. **Mit Napoleon nach St. Helena.** Berichte über die Reise des Kaisers und die erste Zeit seiner Verbannung auf St. Helena. Herausgegeben von Clement Shorter. Deutsch von Kapitänleutnant Kraushaar. — Preis 5 *M*, gebunden 6 *M*.

Der letzte Teil des Napoleonischen Dramas, seine Selbstauslieferung an die Engländer, die Überfahrt mit dem „Bellerophon", die Reise nach St. Helena an Bord der „Northumberland" und der Aufenthalt auf dem öden Felseneilande werden in Briefen und Tagebuchaufzeichnungen von Reiseteilnehmern geschildert. Besonders interessant sind die Briefe von Dr. William Warden, dem Schiffsarzt der „Northumberland".

In diesen Bereich gehört auch die von Theodor Rehtwisch in Angriff genommene Sammlung **„Aus vergilbten Pergamenten"**, in der eine Folge von Tagebüchern, Briefen und Berichten aus der Napoleonischen Epoche gebracht werden soll. Als erster Band dieser Sammlung liegt vor:

Mit Napoleon im Felde 1813. Eine treue Skizze des französischen Kaisers und seiner Umgebung von Otto v. Odeleben. — Verlag von Georg Wigand in Leipzig. — Gebunden 3 *M*.

Verfasser dieser Aufzeichnungen ist ein sächsischer Stabsoffizier, der als Militärbevollmächtigter des Königs von Sachsen zu Napoleons Hauptquartier kommandiert war. Auch dieses Buch bietet eine Fülle von Einzelzügen, die zur Vervollständigung des Bildes von Wert und Interesse sind.

A. Smith: **Der Reichtum der Nationen.** Volksausgabe. 2 Bände. — Leipzig. Alfred Kröner Verlag. — Kartoniert Preis 2 *M*.

Adam Smith gehört zu den Klassikern, deren Namen noch täglich genannt und die doch kaum mehr gelesen werden; es ist deshalb ein nicht gering zu achtendes

Digitized by Google

Verdienst der Verlagsbuchhandlung, daß sie sein wichtigstes Werk aus dem ehrwürdigen Staube der Bibliotheken hervorzog, um ihn gleich anderen Trägern der älteren Wissenschaft in einer gut ausgestatteten, sehr billigen Volksausgabe der heutigen Lesewelt wieder zugänglich zu machen. Auf dem vor 135 Jahren geschriebenen Werke liegt es für die Auffassung der Gegenwart naturgemäß wie ein gewisser Rost. Es erinnert an Roscher, unterscheidet sich aber von diesem durch das Fehlen der zahlreichen Anmerkungen, durch die ja allerdings ein glattes Lesen nicht gerade erleichtert wird. Bei dem großen Interesse, das volkswirtschaftliche Studien heut in Anspruch nehmen, dürfte die neue Herausgabe des grundlegenden Werkes von Adam Smith gewiß allgemein willkommen sein. Die Beschäftigung mit diesem Buche darf als eine sehr anziehende bezeichnet werden; in seiner klaren einleuchtenden Darstellung ist es sogar geeignet als ernstere Unterhaltung für müßige Stunden.

Denkschrift der ersten internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung zu Frankfurt a. M. 1909. Band I: Wissenschaftliche Vorträge. Herausgegeben von Prof. Dr. R. Wachsmuth. — Berlin 1910. Verlag von Julius Springer. — Preis broschiert 6 *M*, gebunden 8 *M*.

Der erste Band der entstehenden Denkschrift über die vorjährige Frankfurter Ausstellung enthält eine Reihe von wertvollen, für einen größeren Kreis berechneten und daher leicht verständlich gehaltenen Abhandlungen über die Luftschiffahrt und die mit ihr in Berührung stehenden Gebiete. Unter den Autoren für das engere Fachgebiet sind die bekanntesten Theoretiker (Ahlborn, Prandtl), Luftschiffer (v. Parseval, Oberst Schaek, Graf Zeppelin jun.) und Meteorologen (Aßmann, Süring) mit einer Reihe vorzüglicher Abhandlungen vertreten. Marcuse bringt einen Aufsatz über Navigation in der Luft, Ebert und der vor kurzem durch einen Unglücksfall verschiedene Prof. Dr. Erdmann geben interessante Abhandlungen über physikalische und chemische Probleme aus der Luftschiffahrt. Bemerkenswert sind auch die Abhandlungen von Miethe über Photographie vom Ballon aus und der Vortrag von Neubronner über Photographie mit Brieftauben. Ferner werden die militärische Bedeutung und die Hygiene der Luftschiffahrt, die biologische Entwicklung des Tierfluges sowie die Möglichkeit einer größeren Landesvermessung (z. B. in den Kolonien) vom Luftschiff aus von verschiedenen Autoren in interessanten Essays erörtert. Jeden Freund der Luftschiffahrt wird auch Prof. Panzers Vortrag über das Flugproblem in Mythus, Sage und Dichtung erfreuen. Endlich sind noch zwei Abhandlungen über die juristischen Probleme der Luftschiffahrt zu erwähnen. Zu einem Eingehen auf die einzelnen Vorträge fehlt hier der Raum. Sie boten, als sie auf der Ausstellung gehalten wurden, zum Teil neues, zum Teil gaben sie zusammenfassende Übersichten über das betreffende Gebiet. Obwohl einige Vorträge inzwischen an anderen Stellen wiederholt oder veröffentlicht wurden, so war es doch ein glücklicher Gedanke des Herausgebers, durch die gemeinsame Veröffentlichung einzelne der Vorträge vor der Gefahr des Vergessenwerdens zu bewahren. Die Sammlung wird eines der bleibenden und besten Ergebnisse bilden, welche die Ausstellung gezeitigt hat. Kt.

Die elektrischen Meßinstrumente. Von J. Herrmann. — Sammlung Göschen Nr. 477. — G. J. Göschen, Leipzig. — Preis gebunden 80 Pfennig.

In diesem Werke gibt der Verfasser in allgemein verständlicher Fassung eine kurze Beschreibung der wichtigsten im Laboratorium, in der Werkstatt und am Schaltbrett zur Anwendung kommenden Instrumente zur Bestimmung elektrischer und magnetischer Größen. Kurze Erläuterungen über die physikalischen Grundlagen und über den Gebrauch der Instrumente sowie zahlreiche Abbildungen fördern das Verständnis des nützlichen und auch für die Mannschaftsbibliotheken geeigneten Werkes. Kt.

Digitized by Google

Von dem in Heft 3 des gegenwärtigen Jahrganges, Seite 414, erwähnten Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Hansa“: **„Was müssen unsere Kaufleute, Reeder und Kapitäne vom Seekriegsrecht wissen?“** liegt bereits eine zweite Auflage vor. Verlag von Eckardt & Meßtorff, Hamburg. Preis 50 Pf.

Neu erschienene und unter „Literatur“ nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Domville-Fife, Ch. W.: Submarines of the world's navies. London 1910. F. Griffiths. 21 s.

* Dubois, M.: La crise maritime. — Paris 1910. E. Guilmoto. 4,80 *M.*

* Fletcher, R. A.: Steam-ships. — London 1910. Sidgwick & Jackson. 16 s.

* Fox, F.: Ramparts of Empire. — London 1910. A. & Ch. Black. 5 s.

* v. d. Heydts Kolonial-Handbuch. 4. Jahrgang. Berlin 1910. Verlag der Börsen- und Finanzliteratur. 5,00 *M.*

* Hübners geographisch-statistische Tabellen aller Länder der Erde. Frankfurt a. M. 1910. H. Keller. 1,50 *M.*

* Kron, R.: Le petit marin. 2. Édition. Bielefeld und Leipzig 1910. Velhagen & Klasing. 1,30 *M.*

* Lee-Warner, Sir W.: The native states of India. London 1910. Macmillan & Co. 10 s.

Neumann, Dr. H.: English-German-French vocabulary to a technical reader. Wilhelmhaven 1910. Hornemann & Eissing. 1,50 *M.*

* Parker, J.: Rear-Admirals Schley, Sampson and Cervera. New York 1910. The Neale Publishing Co. 15,00 *M.*

Parma, A.: Über ökonomischen Kohlenverbrauch. Teplitz-Schönau 1910. A. Becker. 2,00 *M.*

Questions and answers in naval engineering. London 1910. Gerrards Limited. 5 s 6 d.

Seeliger, E. G.: Top. Seegeschichten. München und Leipzig 1910. G. Müller. 4,00 *M.*

* Weber, L.: Wind und Wetter. 2. Auflage. Leipzig 1910. B. G. Teubner. 1,25 *M.*

Weisengrün, Dr. P.: Englands wirtschaftliche Zukunft. 2. Auflage. München—Leipzig 1910. H. Sachs-Verlag. 1,00 *M.*

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

The latest turbine destroyers of the French navy.	M. E., Juli 1910.
New American battleships.	Ebenda.

Digitized by Google

Naval shipbuilding.	N. M. R., 20. 7. 10.
Die Wasserreinigung im Kesselbetriebe.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 29, 30.
Turbo-propellere.	Norsk T. f. S., Nr. 4.
Turbogeneratorer.	Ebenda.
Steam turbines by F. Tosi.	E., 22. 7. 10.
The new Brazilian battleship.	Ebenda.
Die Weiterentwicklung des Dampfturbinenbaues für Schiffsantriebzwecke.	S., Jahrg. 11, Nr. 20.
Berechnung der Querstabilität von Schiffen.	Ebenda.
Schiffsmaße.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 117.
New Japanese armoured cruiser »Ibuki«.	Marine Engineer, August 1910.
Screw propeller dimensions.	E., 29. 7. 10.
Beiträge zur Frage der praktischen Ermittlung des Schiffswiderstandes und des Propellerwirkungsgrades.	M. S., 1910, Nr. 8.
Die neuesten französischen Schlachtschiffe des Typs „Jean-Bart".	Ebenda.
Probefahrtsresultate des brasilianischen Schlachtschiffes „Sao Paulo".	Ebenda.
The world's Dreadnoughts.	N. L. J., August 1910.
Die Schiffe großen Deplacements.	D. F., 1910, Nr. 8.
Les constructions navales en 1911.	M. d. F., 1910, Nr. 31.
Zur Theorie der Drehkreisbestimmungen von Schiffen.	S., Jahrg. 11, Nr. 21.
Das Porhydrometer.	Ebenda.
Die mehrstufige Turbopumpe an Bord. Verwendungsbereich und Anordnung.	Ebenda.
H. M. S. »Lion«.	N. M. R., 10. 8. 10; E., 12. 8. 10.
The armoured cruiser. Some notable points in its development.	N. M. R., 10. 8. 10.
Sektional-Wasserrohrkessel. Zweikammer-Wasserrohrkessel.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 32.
Cruiser design.	Eg., 12. 8. 10.
Speed trials of H. M. S. »Gloucester«.	E., 12. 8. 10.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Wirkung der Spitzgeschosse und Schrapnellkugeln.	A. M., Juli 1910.
Zusammensetzung, Anordnung und Verwendung der Schiffsartillerie.	Ebenda.
Zersetzung von Pulvern und Sprengstoffen.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 14, 15.
Satzscheibenpulver.	Ebenda. Nr. 13, 14.
Rifle shooting.	E., 22. 7. 10.
Flight of projectiles.	S. A., 23. 7. 10.
Armament of battleships.	A. N. J., 23. 7. 10.
Die Kruppsche 5,3 cm-Bombenkanone.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 15.
Der Einfluß der Brisanzgeschosse auf die Schiffskonstruktion.	Ebenda.
Sui moderni cannoni di grande calibro.	Ri. M., Juli/August 1910.
Nitrozellulose-Pulver für Marinezwecke.	M. S., 1910, Nr. 8.
Le canon de gros calibre.	Y., 6. 8. 10.

Digitized by Google

Vicker's ordnance.	Eg., 12. 8. 10.
Heavy naval ordnance.	E., 12. 8. 10.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Submarine boats.	Nautical Magazine, Juli 1910.
Contre-torpilleurs avec machine à graissage forcé.	M. F., Juni 1910.
Torpilleurs et contre-torpilleurs.	Ebenda.
A propos du »Pluviôse«.	M. d. F., 1910, Nr. 29.
H. M. destroyer »Rattlesnake«.	E., 22. 7. 10.
Unterseeboote.	U., Jahrg. 12, Nr. 11.
French submarines and submersibles.	E., 5. 8. 10.
Submarine warfare.	A. N. G., 13. 8. 10.

Küstenverteidigung, Landungen.

Der Küstenkrieg.	U., Jahrg. 12., Nr. 11.
Some ideas on the fire tactics of a coast defence fire command.	Journ. of the Royal Artillery, Juli 1910.

Marine- und militärische Fragen.

Sea power.	N. M. R., 20. 7. 10.
Is it peace? If so at what price?	Ebenda.
Education of the fleetman.	Ebenda.
Naval strength. Position in Dreadnoughts.	Ebenda.
Luftschiffe im Kriege.	M. W., 1910, Nr. 90.
L'Aviation dans la marine.	M. d. F., 1910, Nr. 29, 30, 32.
L'Avancement dans les équipages de la flotte.	Ebenda. Nr. 29.
The defence of France. The problem of imperial defence.	U. S. M., Juli 1910.
A new tactical system.	J. U. S. I., Juli 1910.
Requisitions in war.	Ebenda.
Notre recrutement maritime.	Y., 23. 7. 10.
Les capitaines de corvette.	Ebenda.
La marine espagnole.	Ebenda.
Imperial defence and social reform.	Eg., 22. 7. 10.
Le service intérieur à bord.	La Vie Maritime, 25. 7. 10.
Études maritimes et économiques. La puissance maritime.	L. M., Juli 1910.
Der Oberbefehl in Frankreich über Heer und Flotte.	N. M. B., 1910, Nr. 29, 30.
Der Wert der Seeherrschaft.	Ebenda. Nr. 29.
Die diesjährigen französischen Flottenmanöver.	Ebenda. Nr. 29.
The naval manoeuvres.	N. M. R., 27. 7., 3. 8. 10.
The fleet and home defence.	Ebenda. 27. 7. 10.
Das Heer der Vereinigten Staaten von Amerika.	I. R. A. F., 1910, Beiheft 121.
Promotion in the navy.	A. N. G., 30. 7. 10.
Militärische Eindrücke aus Argentinien.	M. W., 1910, Nr. 96.
I velivoli nella guerra navale.	Ri. M., Juli/August 1910.
La nave e la tutela della publica incolumità.	Ebenda.
The navies of the powers.	N. L. J., August 1910.

Digitized by Google

Naval training.	A. a. N. R., 23. 7. 10.
Seestrategie im russisch-japanischen Kriege.	M. Sb., 1910, Nr. 6.
Westrußlands Militärgeographie im Hinblick auf einen Krieg Rußlands gegen das Deutsche Reich und die Habsburgische Monarchie.	M. G., August 1910.
Die diesjährigen Manöver der englischen Flotte.	Die Flagge, 1910, Nr. 8; N. M. B., 1910, Nr. 31; A. Ma., 31. 7. 10.
Le duel anglo-allemand.	La Vie Maritime, 10. 8. 10.
Encore les capitaines de corvette.	Y., 13. 8. 10.
Décret sur le service à bord des bâtiments de la marine militaire.	Bulletin officiel de la Marine, 1910, Nr. 21.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Le danger allemand.	M. F., Juli 1910.
Deux politiques navales.	Ebenda.
The navy and invasion.	N. M. R., 20. 7. 10.
The navy estimates debate.	Ebenda.
Half truths about the navy.	A. N. G., 23. 7. 10.
England in the Mediterranean.	N. M. R., 27. 7. 10.
Le projet de budget de 1911.	M. d. F., 1910, Nr. 30, 32.
Der englische Marinevoranschlag 1910/11.	M. S., 1910, Nr. 8.
Fleets and armies. Weak points in national policy.	N. M. R., 10. 8. 10.

Bildungswesen.

Elementarunterricht der Matrosen auf den Kriegschiffen.	M. Sb., 1910, Nr. 6.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

The 22 000-ton floating dock for Brazil.	E., 22. 7., 29. 7. 10.
Les canaux maritimes.	L. M., Juli 1910.
Der Panamakanal in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht.	Das Schiff, 29. 7., 5. 8. 10.
Neuere Baggerkonstruktionen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1910, Nr. 31, 33.
The Vulcan Company's new yard at Hamburg.	Eg., 29. 7., 12. 8. 10.
Le port de Saint-Nazaire.	Y., 30. 7. 10.
Der Königsberger See-Kanal.	D. F., 1910, Nr. 8.

Sanitätswesen.

Gunshot wounds.	The Military Surgeon, Juli 1910.
The ration in the tropics.	Ebenda.
Report tropical disease board.	Ebenda.
Beiträge zur Kriegschirurgie des Sehorgans.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 14.
Das Sanitätskorps der amerikanischen Miliz.	Ebenda.
Ressources hospitalières des ports du Pacifique visités par le croiseur »Catinat«.	A. M. N., 1910, Nr. 7.
Einige Mitteilungen über Skorbut.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 15.

Digitized by Google

Verwaltungsangelegenheiten.

Réorganisation administrative des arsenaux.	M. F., Juni 1910; L. M., Juli 1910.
Über die Geldverpflegung in den Marinen.	U., Jahrg. 12, Nr. 11.

Rechtsfragen.

Contraband of war.	N. M. R., 20. 7. 10.
Sull' estensione dell mare territoriale.	Ri. M., Juli/August 1910.
Das Seestraßenrecht der Kriegschiffe.	H., 1910, Nr. 32.
Die Frage der Zerstörung neutraler Prisen und ihre Erörterung auf der Haager und Londoner Konferenz.	Archiv für öffentl. Recht, Band 26, Seite 513.

Kolonialfragen.

Der deutsche Kolonialkongreß 1910 und seine Vorläufer.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1910, Nr. 7.
Das Auslands-Deutschtum im Jahre 1909.	D. K. Z., 1910, Nr. 30, 31.
Übersiedlung in das überseeische Deutschland.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 23 bis 26.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Rückblick auf die Kieler Woche 1910.	D. Y., 1910, Nr. 20, 21.
Russischer Motorkreuzer für Küstenfahrt.	Ebenda. Nr. 20.
Der Kampf um den Pokal von Frankreich.	Wassersport, 1910, Nr. 30, 31;
Entwurf eines seetüchtigen Tourenkreuzers.	D. Y., 1910, Nr. 21. [Y., 30. 7. 10.
Entwurf einer Einhandyacht von 5 m C. W. L.	D. Y., 1910, Nr. 22.
Bootsrudern.	D. F., 1910, Nr. 8.
Die venetianische Gondel.	S., Jahrg. 11, Nr. 21.
Von der Cowes-Woche.	D. Y., 1910, Nr. 23; Wassersport, 1910,
Sonderklassen-Wettkämpfe in Amerika.	Wassersport, 1910, Nr. 32. [Nr. 32.

Geschichtliches.

The seaman's Mecca.	U. S. M., August 1910.
Die kurbrandenburgische Marine.	Daheim, 46. Jahrg., Nr. 21.
Der Feldzug des Jahres 1854 in der Ostsee.	M. Sb., 1910, Nr. 6.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Drahtlose Telegraphie und Seeschiffahrt.	Jahrbuch für drahtlose Telegraphie, Band 3, Seite 593.
A new system of wireless telegraphy.	S. A. Suppl., 16. 7. 10.

Nautische Fragen.

The Mariner's compass.	Nautical Magazine, Juli 1910.
Das Befeuerungswesen in der China-See.	H., 1910, Nr. 29.
Dunoyer's elektromagnetiske kompas.	Norsk T. f. S., 1910, Nr. 4.
Instrument for solving problems of navigations.	S. A., 16. 7. 10.
Les feux de navigation.	Y., 30. 7., 13. 8. 10.
Lenkt Nebel die Kompasse ab?	H., 1910, Nr. 31.
Die Küstenbefeuerung der Neuzeit in bezug auf das Bauwesen.	Prometheus, Nr. 1085.

Digitized by Google

Die Azimutgleichen und das Pothenotsche Problem auf der Kugel.	A. H., 1910, Nr. 8.
Berechnung der Monddistanzen ohne Jahrbuchdistanz aus der Praxis.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

La convention des Messageries Maritimes.	M. F., Juli 1910.
Schiffahrtssubventionen.	U., Jahrg. 12, Nr. 11.
Die Schiffahrt auf dem Niger.	H., 1910, Nr. 31, 32.
The extinction of our merchant marine.	S. A., 6. 8. 10.

Handels- und Verkehrswesen.

Venedig, Triest, Fiume, die Haupthäfen des Adriatischen Meeres.	Archiv für Post und Telegraphie, 1910, Nr. 15.
Graphische Darstellung des Hamburger Seeverkehrs 1900—1909.	H., 1910, Nr. 30.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Schutz des Walfanges in Japan.	M. S. V., 1910, Nr. 6/7.
La leçon du »Pluviôse«.	M. F., Juli 1910.
Kollision „Capella" mit dem Unterseeboot „U 4".	H., 1910, Nr. 30.
Der Unfall des Lloyddampfers „Trieste".	Die Flagge, 1910, Nr. 8.

Verschiedenes.

Die Fürsorgeerziehungsschiffe der Provinzen Westfalen, Hannover und Rheinland zu Emden.	M. S. V., 1910, Nr. 6/7.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Geniewesens.

Digitized by Google

M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Nachruf!

Am 13. August starb in Kiel der

Kaiserliche Kapitän zur See
und Kommandant S. M. S. „Kaiser Barbarossa"

Herr **Wigand Bossart.**

Er hat der Kaiserlichen Marine hervorragende Dienste geleistet. Selbstlos, gerecht und energisch hat er stets seine ganze Kraft für den Allerhöchsten Dienst hingegeben, bis schwere Erkrankung seinem Wirken ein Ende machte.

Trauernd stehen wir an seinem Sarge.

Im Namen des Offizierkorps

v. Prittwitz
Admiral und Chef der Marinestation der Ostsee.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Weshalb haben die Japaner Port Arthur als Kriegshafen aufgegeben?

(Mit 1 Kartenskizze.)

Die „Marine-Rundschau" brachte vor einiger Zeit in der Monatsübersicht über fremde Marinen*) aus Japan folgende Notiz: „Das Aufgeben von Ryojun als Kriegshafen wird in der Presse noch eingehend besprochen. Der Grund soll einerseits die Notwendigkeit gewesen sein, den Platz neben der ungeschützten Tairen-Bucht als Handelshafen heranzuziehen, besonders im Hinblick auf die Bedürfnisse und den Verkehr der südmandschurischen Bahn; anderseits hätten die militärischen Behörden sich für Chinkaiwan als Kriegshafen entschlossen und somit kein Interesse mehr an Ryojun. Schließlich hoffe man, durch diesen Entschluß manchen Argwohn fremder Mächte zu beseitigen."

Was ist nun wohl der Grund dafür gewesen, daß die militärischen Behörden in Japan sich an Stelle von Port Arthur (Ryojun) für einen südkoreanischen Kriegshafen entschieden haben? Spielen hierbei die ungenügenden Raum- und Tiefenverhältnisse von Port Arthur eine Rolle, denen gegenüber die geräumigen, gut geschützten Buchten der Südküste von Korea große Vorteile bieten, oder stehen die strategischen Überlegungen in erster Reihe? Jedenfalls kann es auf den ersten Blick befremdlich erscheinen, daß der Ort, den man zweimal mit Waffengewalt eroberte und für dessen Besitz im Kriege gegen Rußland viele tausend Menschen geopfert worden sind, nun seine militärische Bedeutung für Japan verloren haben soll. Wollen wir diese Fragen beantworten, so müssen wir das Abhängigkeitsverhältnis in Betracht ziehen, das zwischen der Halbinsel Korea und dem Hafen von Port Arthur in den letzten Kriegen bestanden hat, den Gang dieser Kriegsereignisse selbst und die politischen Umgestaltungen, die die vergangenen Jahrzehnte im äußersten Osten gebracht haben. In den Kriegen, die Japan 1894 gegen China und 1904/05 gegen Rußland führte, hat die Halbinsel Korea, so sehr ihr militärischer Besitz im Kriege und das Bestreben, Korea nach dem

*) Februarheft 1910, S. 265.

Digitized by Google

Kriege als Interessensphäre sich anzugliedern, eine Rolle gespielt hat, gewissermaßen doch immer als totes Glied dagelegen. Ist es noch dieses tote Glied?

Die koreanische Halbinsel, die sich vom asiatischen Festlande her dem japanischen Inselreich entgegenstreckt, ist von jeher das Gebiet gewesen, in dem chinesische und japanische Kultur sich berührten und um dessen Besitz die beiden großen mongolischen Reiche miteinander stritten. Zuletzt war das Kaiserreich Korea jedoch, wenn auch mehr nominell, in ein tributäres Abhängigkeitsverhältnis zu China geraten und blieb bis 1876 nur den Chinesen zugänglich. In diesem Jahre schloß es dann aber einen Handelsvertrag mit Japan, dem bald die Eröffnung des Landes auch für Staatsangehörige anderer Länder folgte. Von da an haben chinesischer und japanischer Einfluß unter Ausnutzung zweier sich feindlich gegenüberstehender Regierungsparteien im Lande wieder miteinander gerungen, bis der Krieg von 1894 China zum Verzicht zwang. Ihn müssen wir zunächst in Kürze betrachten.

Schon ehe die Feindseligkeiten begannen, hatten beide um Korea streitenden Mächte Truppen im Lande, und für seinen Besitz kam es darauf an, wem es gelingen würde, die seinen am schnellsten zu verstärken. Den Japanern, die energischer auf ihr Ziel losgingen und damals schon im Besitz einer trefflich organisierten Streitmacht zu Wasser und zu Lande waren, fiel es nicht schwer, China zuvorzukommen. Noch während der den Krieg einleitenden politischen Verhandlungen wurde eine japanische Brigade „zum Schutz der Gesandtschaft" nach Söul geschickt, den Versuch, chinesische Truppen unter Eskorte von Kriegschiffen in Südkorea zu landen, verhinderte ein siegreiches Seegefecht der Japaner vor Tschemulpo, und nun gelang es, die südlich von Söul stehenden, von der Heimat abgeschnittenen Chinesen am 29. Juli 1894 bei A san mit Übermacht anzugreifen und zu zerstreuen. Nachdem im Laufe des August zwei weitere japanische Brigaden — die eine nach Tschemulpo im Westen, die andere nach Gensan an der Ostküste — übergeführt waren und die gesamte Streitmacht sich bei Pyöng yang vereinigt hatte, wurde auch der nordwestliche Teil von Korea von chinesischen Truppen gesäubert. Am 17. September zwang die siegreiche Schlacht vor der Yalu-Mündung die chinesische Flotte zum Rückzug und machte weiteren Zuzug chinesischer Truppen über See unmöglich, so daß dann im Anfang Oktober die nun auf zwei Divisionen verstärkten Japaner den Übergang über den Yalu erzwingen und die Chinesen bis in die Mandschurei hinein zurückwerfen konnten.

Der chinesische Kriegshafen Port Arthur hätte als nach Osten vorgeschobener Etappenpunkt bei besserer Organisation der chinesischen Streitmittel wohl die Möglichkeit geboten, von dort her früher als der Feind mit Übermacht auf dem koreanischen Kriegsschauplatz aufzutreten. Denn die Bodengestaltung von Korea weist die Kriegführung auf die von See her zugänglichere, flachere und von besseren Wegen durchschnittene Westseite der Halbinsel hin. Die japanische Nebenlandung in Gensan, die die Truppen in kaum gangbares Gebirgsland führte, wäre zwecklos gewesen, wenn man einem besser gerüsteten Feinde gegenübergestanden hätte. Jetzt wurde Port Arthur selbst zum Angriffsobjekt. Über die vom Feinde gesäuberte See landete Ende Oktober eine zweite japanische Armee nördlich des Hafens bei Pi tze wo, stand am 18. November vor den die Stadt deckenden Landbefestigungen und schon am 22. fiel Stadt und Hafen, aus dem die chinesischen Schiffe nach Wei hai wei entflohen waren,

Digitized by Google

nach kurzem Kampf in ihre Hand. Während dann diese beiden Armeen das eroberte chinesische Gebiet in der Südmandschurei besetzt hielten und dort überwinterten, wurde eine dritte Armee für den Angriff auf Wei hai wei formiert. Schon hierfür diente den Japanern Port Arthur als Zwischenbasis. Die dritte Armee wurde zunächst dorthin übergeführt, landete im Januar 1895 an der Ostseite von Schan tung, und der Fall des nun von See und vom Lande her angegriffenen zweiten chinesischen Kriegshafens, der Seeunternehmungen gegen Peking verhindern sollte, beendete den Krieg.

Der Preis des Sieges, den China im Frieden von Schimonoseki den Japanern zugestehen mußte, war die Anerkennung der Unabhängigkeit von Korea, die Abtretung von Formosa, der Peskadores-Inseln und der Halbinsel Liao tung mit Port Arthur. Damit schien Japan endgültig auf dem asiatischen Kontinent festen Fuß gefaßt zu haben. Die Anerkennung der Unabhängigkeit von Korea war damals schon doch wohl nur eine andere Formel für den Übergang des Landes in japanische Gewalt; sollte aber China den Versuch machen, seinen Einfluß dort mit Waffengewalt zurückzugewinnen, so hätte das in japanischer Hand befindliche Port Arthur als nunmehr nach Westen vorgeschobener Stützpunkt für Heeres- und Flottenunternehmungen sicherlich eine andere Rolle gespielt, als in dem Kriege, der soeben zu Ende gegangen war.

Es sollte nicht dazu kommen, dies zu erproben, denn nun trat in dem Rivalitätenstreit um die Vorherrschaft im äußersten Osten und damit auch in Korea eine dritte Macht auf den Plan: Rußland. Der im Jahre 1891 begonnene Bau der Sibirischen Bahn hatte schon gezeigt, daß man in Petersburg anfing, dem asiatischen Besitz des Zarenreiches immer größere Wichtigkeit beizumessen. Alles, was Rußland im Laufe der letzten Jahrhunderte allmählich dort erworben hatte, war aber gefährdet, wenn es einer so rührigen, waffengerüsteten und expansionsbedürftigen Nation wie der japanischen gelang, auf das Festland hinüberzugreifen und der russischen Ausbreitung nach Süden, zum eisfreien Meere hin, sich vorzulegen. So ist das von anderen europäischen Mächten unterstützte Eingreifen Rußlands entstanden, das Japan zwang, auf die Besetzung von Liao tung zu verzichten.

Damit erschien Rußland als der Freund Chinas, der es vor einer weiteren Abbröckelung seines Gebietes bewahrt hatte, wie es sich auch von selbst ergab, daß russischer Einfluß in Korea an Stelle des chinesischen trat und sich dort die Partei dienstbar machte, die der Angliederung des Landes an Japan von jeher widerstrebt hatte. Als dann Rußland seinen steigenden Einfluß auf die Entschließungen der chinesischen Regierung dazu benutzte, um die Sibirische Bahn durch chinesisches Gebiet in der Mandschurei auf kürzerem Wege nach Wladiwostok zu führen, als es den südlichen Teil der Japan vorenthaltenen Liao tung-Halbinsel erwarb und das Recht erhielt, eine Zweigbahn südwärts nach Port Arthur zu führen, da bekam dieser viel umstrittene Hafen wiederum ein anderes Gesicht: er wurde als befestigter russischer Flottenstützpunkt ein Hindernis für die Seeverbindungen Japans zur Westküste von Korea, der wichtigsten für jede Macht, die darauf ausging, ihrem politischen Einfluß in diesem Lande von See her militärischen Schutz zu verleihen oder es als Brücke zu benutzen hinüber zum asiatischen Kontinent. Und diese Brücke gewann an Wichtigkeit, sobald statt der wenig kriegsbrauchbaren chinesischen Flotte die einer anderen asiatischen Macht von diesem günstig gelegenen Hafen aus auch die Seewege unter Kontrolle nahm, die

Digitized by Google

zur Südküste der Mandschurei führen. Denn jeder Vorstoß gegen den russischen Besitz dort hatte zu wählen zwischen einer Landung in der Südmandschurei und dem Umweg über Korea. Ein noch weiter im Osten, etwa bei Wladiwostok, ansetzender Angriff war aussichtslos. Er hätte in für Heeresbewegungen unzugängliches Gebirgsland geführt.

Noch war zwar Japan nicht darauf gerüstet, dem neuen Gegner das streitig zu machen, was er errungen hatte, aber die Absicht dazu lebte als nationale Aufgabe im japanischen Volke, und als man sich, beinahe zehn Jahre nach dem durch Rußland vereitelten Frieden von Schimonoseki, stark genug dazu erachtete, da waren es die in obigen Sätzen angedeuteten Richtungslinien, die für die ersten Kriegshandlungen Japans maßgebend geworden sind.

Auch Rußland hatte die Zwischenzeit nicht ungenutzt vorübergehen lassen. Es hatte begonnen, Port Arthur auszubauen, und einen bedeutenden Teil seiner Flotte dorthin verlegt; es hatte die Boxer-Unruhen des Jahres 1900 benutzt, um eine starke Truppenabteilung „zum Schutz der Bahnanlagen" in die Mandschurei vorzuschieben, die nun durch die in Charbin von der Hauptlinie nach Port Arthur hin sich abzweigende Südmandschurische Bahn immer mehr unter russischen Einfluß gekommen war. In den koreanischen Häfen lagen ständig russische Kriegschiffe, um dem politischen Einfluß als Rückhalt zu dienen; am Yalu hatte sich unter militärischem Schutz eine russische Gesellschaft zur Ausbeutung der dortigen Wälder festgesetzt, und nur mit Mühe hatte Japan verhindert, daß das südkoreanische Ma san po zur Anlegung eines Kriegshafens an Rußland abgetreten wurde. Er wäre zu einer direkten Bedrohung des Inselreiches selbst geworden.

Der Verkehrsmittelpunkt des ganzen Gebietes, das Rußland sich auf diese Weise immer fester anzugliedern begann, lag bei Charbin, wo die bei Wladiwostok im Osten und bei Port Arthur im Süden endenden Bahnlinien sich vereinigten, und die japanische Kriegsleitung konnte annehmen, daß südlich davon die zur Verteidigung der russischen Interessen zu bildende Feldarmee Aufstellung nehmen würde.

So ergab sich, als der aus den hier geschilderten Verhältnissen herausgewachsene Interessenkonflikt zwischen Rußland und Japan im Beginn des Jahres 1904 sich zum Kriege zuspitzte, der südlich von Charbin gelegene Teil der Mandschurei als voraussichtlicher Hauptkriegsschauplatz für den Landkrieg. Für den Seekrieg mußte — das ergibt sich aus den vorher angestellten militärgeographischen Betrachtungen von selbst — der Hafen von Port Arthur eine wichtigere Rolle spielen, als das entlegene Wladiwostok. Wie weit sich das russische Pachtgebiet auf Kwan tung, die Halbinsel Korea und das um Wladiwostok gelegene Ussuri-Gebiet als Nebenkriegsschauplätze dem Hauptkriegsgebiet angliedern würden, hing hauptsächlich von Japan ab. Denn diesem fiel nach dem Vorsprunge seiner Rüstungen und der Nähe zum Kriegsgebiet die Rolle des Angreifers zu, und je schneller und energischer es sie durchführte, desto eher konnte es auf Erfolge rechnen. Für solche energische Offensive im Landkriege bestanden aber allerlei Hindernisse, und zwar auch dann noch, als der am 8. Februar den Krieg eröffnende Angriff der japanischen Torpedoboote gegen die russischen Schlachtschiffe auf der Reede von Port Arthur den Russen den Kampf um die Seeherrschaft, falls ein solcher beabsichtigt gewesen wäre, unmöglich gemacht hatte. Die südlichen Küsten der Mandschurei mit ihren dem Kriegsgebiet zunächst gelegenen Landestellen waren noch

Digitized by Google

nicht eisfrei; wie weit das doch nur geschwächte Geschwader von Port Arthur zu einem Hindernis für alle Landungen in seiner Gefahrzone werden würde, stand noch nicht fest; kurz man stand vor der Notwendigkeit, ein Kompromiß zu schließen zwischen einem die Kriegsabsichten fördernden Vorverlegen des Landungspunktes, das Gefahr brachte, und einem sicheren, aber zeitraubenderen Vorgehen über Korea. Für die Unternehmungen auf dieser Halbinsel selbst aber bestanden wieder die schon bei dem Kriege gegen China erwähnten Schwierigkeiten, und zwar in erhöhtem Maße, weil es sich jetzt um Bewegung viel bedeutenderer Truppenmassen handelte.

Selbst wenn man die russische Kreuzerabteilung, die in Wladiwostok stationiert war, als ernsthaftes Hindernis nicht gelten lassen wollte, war eine Landung großen Stils in dem gebirgigen Ostteil der Halbinsel aussichtslos. Die Japan zunächst gelegene Südküste mit ihren guten Häfen ergab die weiteste Marschentfernung zum mandschurischen Kriegsschauplatz, die bei der geringen Gangbarkeit der für Truppenbewegungen überhaupt benutzbaren Wege und der gebotenen Beschleunigung doppelt schwer ins Gewicht fiel. So ist denn wieder wie im Jahre 1894 das Vorgehen an der von See her und am Lande zugänglicheren Westküste entstanden, das, je mehr die gegen die Port Arthur-Schiffe getroffenen Maßnahmen Sicherheit schufen, die Landepunkte der nacheinander herangeführten Truppen allmählich weiter nach Norden verlegte, um so die Landmärsche zu kürzen. Erst als man seiner Sache am Yalu sicher zu sein glaubte — der Übergang über den Fluß fand am 1. Mai statt —, wurde die Landung der Zweiten Armee nördlich von Port Arthur zum Angriff auf das Kwan tung-Gebiet gewagt, nachdem die südmandschurische Küste inzwischen eisfrei geworden war und die Sperrung des Hafeneinganges durch versenkte Dampfer größere Sicherheit gegen das Ausbrechen der noch kampffähigen russischen Schiffe gebracht hatte.

So ist denn die Abtrennung des Nebenkriegsschauplatzes auf Kwan tung durch das Vorgehen der Belagerungsarmee gegen Port Arthur entstanden und das konzentrische Vorgehen der drei anderen Heere nach Norden, das zunächst zur Schlacht von Liao yan und dann zum immer weiteren Zurückdrängen der russischen Feldarmee in Richtung auf Charbin führte, wie wir es aus dem Gange des Krieges kennen. Seekrieg und Landkrieg begannen, sich voneinander zu lösen. Nur in dem Vorgehen gegen Port Arthur blieben die Ziele beider miteinander verbunden. Der Angriff der Japaner galt einerseits der Festung und der darin eingeschlossenen Heeresabteilung, anderseits aber auch den russischen Schiffen, und der Gang der Belagerung läßt diese Doppelbestimmung deutlich hervortreten. Denn die Schiffe mußten vernichtet oder in der Hand der Japaner sein, ehe die russische Ersatzflotte in den ostasiatischen Gewässern eintraf. Geschah dies nicht, so wurden die Aussichten der Japaner für den zweiten Abschnitt des Seekrieges ungünstiger. So ist auch das Abhängigkeitsverhältnis zwischen Port Arthur und Korea, das dem ersten Kriegsabschnitt seine Signatur gegeben hatte, fast bis zum Fall der Festung bestehen geblieben. Korea konnte ausgeschaltet werden, solange die Japaner die See beherrschten; wurde ihre Seeherrschaft gefährdet, so bekam es als Landbrücke wieder erneute Wichtigkeit.

Die japanische Kriegsleitung hat dieses Abhängigkeitsverhältnis auch nie aus den Augen verloren. Die Besetzung von Korea hatte ihr immer als Rückhalt für die Kriegführung in der Mandschurei gegolten, jetzt war das Land nicht nur militärisch,

Digitized by Google

sondern auch administrativ in Japans Hand, und man begann sofort, sich dies zunutze zu machen. „Vorläufig hatte die Kriegführung in Korea nur mit den landesüblichen Transportmitteln, Trägern, Tragetieren, von Menschen oder Tieren bewegten zweirädrigen Karren, zu rechnen, von denen die letzteren im allgemeinen nur in den flacheren Küstenstrichen verwendbar sind. Für die Nachfuhr entstehen unter diesen Umständen unendliche Schwierigkeiten; selbst ein kleines Heer bedarf eines ungeheueren, die Bewegungen lähmenden Trosses." So schreibt der deutsche Generalstab*) über den Beginn des Krieges, nachdem die Unzulänglichkeit der Wege, „fast reiner Naturwege, die für Fahrzeuge im europäischen Sinne und für Geschütze nur selten fahrbar sind", geschildert worden sind. Dieser Zustand hat sich aber bald geändert. Man hatte begonnen, die brachliegenden Hilfsmittel des Landes zu entwickeln und das Wegenetz zu verbessern. Nicht nur die beim Kriegsbeginn in Bau befindliche Bahnstrecke Fu san—Söul war vollendet, sondern die Bahn war bis zum Yalu weitergeführt worden und jenseit des Flusses schloß sich, als Rojestwenskis Flotte nahte, eine Militärbahnstrecke An tung—Mukden an, die bereits dauernd für Nachschübe aller Art benutzt wurde. So war Korea damals schon nicht mehr als „totes Glied" zu betrachten. Wenn der russischen Flotte eine vorübergehende Störung der rückwärtigen Seeverbindung des japanischen Heeres gelang — daß die Flotte des Admirals Rojestwenski die japanische besiegen und sich zur Herrin der See machen würde, hatte man wohl nie ernstlich befürchtet —, so waren die hinter dem Heere angelegten Depots imstande, zunächst seine Versorgung sicherzustellen. Schlimmstenfalls aber glaubte man, den kurzen Seeweg zur Südküste von Korea offen halten und dann über den neu geschaffenen Landverbindungsweg durch die Halbinsel für den Verkehr solange aufrechterhalten zu können, bis die Behinderung gehoben sei.

Sollte uns nun dieser kurze historische Rückblick nicht instandsetzen, die Frage zu beantworten, weshalb die militärischen Behörden in Japan sich an Stelle von Port Arthur für einen südkoreanischen Hafen entschlossen haben? Ist nicht der Schluß des russisch-japanischen Krieges schon eine Überleitung zu dem Zustand, der heute besteht? Was damals begonnen war und als Notbehelf dienen sollte, um Behinderung von See her unschädlich zu machen, die Nutzbarmachung von Korea für die Kriegführung Japans auf dem Kontinent, geht heute seiner Vollendung entgegen. Die Tageszeitungen sprechen davon, und verschiedene Regierungsmaßregeln lassen darauf schließen, daß die Annexion von Korea durch Japan unmittelbar bevorsteht.**) Aber wenn dies auch nicht eintritt, so ist doch die Angliederung der Halbinsel an Japan heute schon so eng, daß sie einer Einverleibung fast gleich kommt. Alle ihre Hilfsmittel, verbessert durch mehrjährige eifrige Tätigkeit und organisatorisch angeschlossen an die japanischen Heereseinrichtungen, stehen zur Verfügung. Während 1894 der Durchzug durch Korea etwa zwei Monate dauerte, im Jahre 1904, wo größere Massen zu bewegen waren, beinahe drei, wobei beide Male die Behinderung durch feindliche Truppen kaum in Betracht kam, sondern nur die Schwierigkeiten des Landes und die Behinderung von See her, so wird man in einem künftigen Kontinentalkriege Japans mit viel kürzeren Zeiten rechnen müssen

*) „Kriegsgeschichtliche Einzelschriften", Heft 39/40: Yalu.

**) Das hier — Anfang Juli — Vorausgesagte ist unterdessen eingetroffen.

Die Schriftleitung.

Digitized by Google

und mit Kommunikationsmitteln, die die Zuhilfenahme des Seetransportes fast überflüssig machen. Nur die kurze Strecke zur Südküste von Korea hinüber ist nicht zu vermeiden, im übrigen aber ist die Benutzung von Korea kein Umweg mehr und kein Zeitverlust, sondern die gesicherte Landbrücke zum Aufmarsch eines zum Kampf in der Mandschurei bestimmten japanischen Heeres am Yalu und darüber hinaus. Keiner der voraussichtlichen Gegner Japans würde imstande sein, dem zuvorzukommen oder ihm die Benutzung der Bahn von An tung nach Mukden zu verwehren.*)

Für solchen Aufmarsch hat also auch die koreanische Westküste, haben die Landeplätze an der Südküste der Mandschurei ihren Wert verloren. Sollte man aber die Seewege dorthin zur Aushilfe oder besonderer Umstände wegen für Truppentransporte benutzen wollen, so bedarf es dazu nicht der Anlage eines Kriegshafens in Port Arthur. Es genügt, daß keine feindliche Flotte von dem befestigten Port Arthur aus dem entgegen wirken kann, und der Besitz dieses Hafens in Kriegszeiten ist für Japan dadurch viel wirksamer gesichert, daß es schnell mit Heeresmacht in der Mandschurei stehen kann, als durch seine Befestigung.

Will sich Japan aber den Seeweg zur Südküste von Korea unter allen Umständen offen halten, so ist die Basierung der japanischen Flotte auf einen dort gelegenen Kriegshafen das Gegebene. Auch hierfür kann der russisch-japanische Krieg als Beispiel dienen. Wohl war die Flotte des Admirals Togo vor der Schlacht von Tsuschima und das Geschwader des Admirals Kamimura, während es den von Japan ausgehenden Transporten gegen die Wladiwostok-Kreuzer Schutz gewähren sollte, auf Nachschub und Hilfe von den japanischen Häfen her angewiesen, aber ihre Operationsbasis lag an der südkoreanischen Küste. Ist es da nicht, namentlich in Hinblick auf die veränderten Verhältnisse in Korea selbst, nur natürlich, daß diese provisorische Basis umgewandelt wird in eine definitive?

Daß der Besitz von Port Arthur an sich für Japan von großer Bedeutung ist, bedarf keiner Erörterung. Nur für Port Arthur als Kriegshafen haben sich die Verhältnisse geändert, und damit besteht denn auch die gegenseitige Beeinflussung und Behinderung mit dem auf Kwan tung als Endpunkt der südmandschurischen Bahn notwendigen Handelshafen nicht mehr, die die eingangs erwähnte Nachricht bespricht. Zur Zeit der russischen Herrschaft war das anders, da zwischen Port Arthur und Dalny allerlei Rivalitäten bestanden, die Schwierigkeiten aller Art geschaffen haben. Das damalige russische Pachtgebiet war eine fern der Heimat liegende Enklave in fremdem Lande, das befestigter Flottenstützpunkt und Landfestung sein mußte, um sich halten zu können, das aber für die wirtschaftlichen Interessen Rußlands an Wert verloren hätte, wenn nicht die Anlage eines Handelshafens diesen Interessen den Zuweg zur See offen hielt. Heute kann Japan seinem Landbesitz auf Kwantung gegen Bedrohung

*) Diese Arbeit habe ich bereits Anfang Juli abgeschlossen. Seitdem ist bekannt geworden, daß der Bau einer Bahn von Gensan nach Pyöng yang geplant und eine Anschlußlinie von Kyöng söng zur südmandschurischen Bahn hin in Angriff genommen ist. Dies würde Landungen von Truppen auch an der Ostküste von Korea möglich machen und den Aufmarsch erleichtern, weil es die zur Südküste führende Hauptbahn entlastete. Die Nähe von Wladiwostok käme hierbei, selbst für den Fall eines Krieges mit Rußland, weniger in Betracht, wie dies 1904 gewesen wäre, weil eine Teilung der japanischen Flotte jetzt nicht mehr nötig, eine Blockade von Wladiwostok, die damals dem wichtigeren Port Arthur zuviel Kräfte entzogen hätte, also durchführbar sein würde.

Digitized by Google

vom Lande her von Korea aus Schutz gewähren, und die Häfen dort sind als Einfallspforten japanischen Handels zu wichtig, um sie zu behindern durch Befestigungsanlagen, für die zwingende militärische Gründe nicht mehr vorhanden sind.

Im Vordergrunde für die richtige Bewertung der Notiz im Februarheft der „Marine-Rundschau" stehen also die militärischen Gründe, die ich mich bemüht habe, in Vorstehendem klarzulegen, soweit ich sie zu übersehen vermag. Ob der Wechsel zwischen Ryojun (Port Arthur) und Chinkaiwan*) dazu angetan ist, „den Argwohn fremder Mächte zu beseitigen", mag dahingestellt sein. Japan kann eben seine Interessen auf dem Festlande, wie die Dinge heute liegen, sehr wohl wahrnehmen ohne einen Kriegshafen auf Kwan tung. Ob sie defensiver oder offensiver Art sind, spielt dabei keine Rolle und braucht daher hier nicht erörtert zu werden. Eine nicht agressive Politik und die Wahrung der Gleichberechtigung aller Nationen in der Mandschurei wird jedenfalls am besten dazu angetan sein, „den Argwohn fremder Mächte zu beseitigen", falls er besteht.

Ist hiermit nun aber alles erledigt, was über die militärische Bedeutung von Port Arthur zu sagen ist? Wir haben die Rolle kennen gelernt, die dieser Kriegshafen in chinesischem und russischem Besitz gespielt hat, wir haben uns klar zu machen versucht, welche Bedeutung er für Japan gehabt hätte, wenn der Friede von Schimonoseki zur Ausführung gelangt wäre, und haben dem die heutigen Verhältnisse gegenübergestellt. Aber alles dies betrifft doch nur Kriege, die Japan auf dem asiatischen Festlande zu führen hätte. Wie stände Port Arthur denn da in Kriegen gegen andere Mächte, die Japan von See her gegenüber treten würden, wie das jetzt noch mit ihm verbündete England oder die Vereinigten Staaten? Solche Kriege, deren Aussichten auch nur flüchtig zu skizzieren nicht Aufgabe dieser Arbeit sein kann, hätte Japan sozusagen mit nach außen gewandter Front auszufechten im Gegensatz zu den bisherigen, in denen die Verbindung von Landkrieg und Seekrieg seine Flotte stets auf die zum Festland hinüberleitenden Meere geführt hat. Wenn nun schon hierfür ein Kriegshafen in Port Arthur heute keine Bedeutung mehr hat, so bedarf es wohl keiner Erörterung, daß dies in einem Kriege gegen eine von außen her angreifende Flotte erst recht der Fall sein würde. Port Arthur hat seine Rolle ausgespielt.

*) Die der Stadt Ma san po vorgelagerte Bucht (Wan-Bucht) nach dem Städtchen Chinkai benannt. Die Marineanlagen sollen bei Kendo (siehe Kartenskizze) geplant sein.

Frhr. v. Maltzahn.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Das Auge und seine Bedeutung für den Marinedienst.

Von Marine-Oberstabsarzt Dr. Oloff.

Unter den verschiedenen Sinnesorganen des Menschen bietet das Auge bekanntlich den großen Vorteil, daß es vermöge der Eigenart seines Baues und der Durchleuchtbarkeit seiner Teile normale oder krankhafte Verhältnisse besonders genau und zuverlässig erkennen läßt. Blutgefäße und Nerven, die an anderen Körperteilen in der Regel erst durch chirurgischen Eingriff bloßgelegt werden müssen, liegen im Augenspiegelbilde unverhüllt zutage und gestatten uns damit, ihre Veränderungen direkt zu erkennen und weiter zu verfolgen. Abgesehen hiervon, haben wir durch den Augenspiegel die Möglichkeit, auch die brechende Kraft und die optische Leistungsfähigkeit des zu untersuchenden Auges auszumessen, ohne daß wir dabei an die Angaben seines Besitzers gebunden sind. Gerade dieser Teil der Untersuchung zeichnet sich durch besondere Zuverlässigkeit aus, weil er auf der unmittelbaren Anwendung physikalisch-mathematischer Gesetze beruht. Mit welcher verblüffenden Sicherheit man infolgedessen fast immer in der Lage ist, absichtlichen Täuschungsversuchen in bezug auf das Sehvermögen zu begegnen, soll hier nur andeutungsweise erwähnt sein.

In kaum einem anderen Berufe treten nun so hohe und verhältnismäßig vielseitige Ansprüche an die Leistungsfähigkeit des Sehorgans heran wie gerade in der Marine. Wie sehr dieser Tatsache in weiteren Kreisen Rechnung getragen wird, beweist die im Volksmunde übliche Bezeichnung „Auge des Seemanns", worunter man, vielleicht in etwas übertriebener Vorstellung der tatsächlichen Verhältnisse, ein mit besonderer Schärfe und Klarheit des Blickes ausgestattetes Auge versteht.

Schon unsere ältesten Dienstvorschriften der Marine aus den Jahren 1851 und 1860 verlangen ausdrücklich „ein scharfes, gesundes Auge zum Auslugen auf See, zum Erkennen der in meilenweiter Entfernung segelnden Schiffe bzw. ihrer Segel und zur Bedienung der Geschütze". Nach der Art und Weise jedoch, wie die in dieser Hinsicht vorzunehmende Prüfung damals bei der Einstellung gehandhabt wurde, dürfte das Ergebnis sicherlich sehr wenig einwandfrei gewesen sein. Der zu untersuchende Mann mußte sich nämlich in einer bestimmten Entfernung von einer senkrecht aufgespannten Presenning hinstellen. Erkannte er ein hinter der letzteren auf Befehl plötzlich auftauchendes und schnell wieder verschwindendes bekanntes Gesicht, so galt damit bereits der Beweis der Geeignetheit seines Sehorgans für den Marinedienst als erbracht. Allerdings steckte in dieser Zeit, wo Helmholtz durch seine geniale Erfindung des Augenspiegels eben anfing, das geheimnisvolle Dunkel über die Beschaffenheit und Funktion des inneren Auges zu lichten, die Augenheilkunde in den Kinderschuhen ihrer Entwicklung. Eine Prüfung des Sehvermögens nach wissenschaftlichen Grundsätzen mit Hilfe sogenannter Sehprobentafeln, wie sie auch heutzutage noch einen integrierenden Bestandteil der Einstellungsuntersuchung bildet, wurde erst Ende der siebziger Jahre des vorigen Jahrhunderts eingeführt.

Das grundlegende Prinzip dieser letztgenannten Prüfung beruht auf der Bestimmung des kleinsten Winkels, des sogenannten Sehwinkels, unter welchem das Auge ein bestimmtes Objekt noch in seiner Form zu erkennen vermag. Je größer nun die Fähigkeit der Netzhaut ist, benachbarte Punkte des Außenbildes voneinander zu unter-

Digitized by Google

scheiden, um so kleiner ist dieser Winkel, um so feiner muß also das Sehvermögen sein. Als die geringste Größe und Entfernung hat man hier allgemein eine solche festgelegt, bei der die beiden Punkte unter einem Winkel von 5 Minuten erscheinen. Soll dieser Gesichtswinkel stets der gleiche bleiben, so muß mit zunehmender Entfernung vom Auge der Abstand der Punkte voneinander immer größer werden, damit sie richtig erkannt werden können. Nach diesem Grundsatz sind die Snellenschen Sehprobentafeln angefertigt. Sie bestehen aus Reihen von verschieden großen Buchstaben, Zahlen oder Haken, die zur Hebung des Kontrastes mit dunkelster Druckerschwärze auf sehr weißem Papier entworfen sind und nach einer Richtung hin, meist von oben nach unten, mehr und mehr an Größe abnehmen. Je eine Reihe wird stets von Buchstaben gleicher Größe gebildet und enthält eine kleine Zahl als Vordruck. Die letztere gibt die Entfernung in Metern an, in der das betreffende Prüfungszeichen von einem normal gebauten Auge unter einem Winkel von 5 Minuten erkannt werden muß. Aus Gründen, die hier nicht näher erörtert werden sollen, stellen wir diese Prüfung, wenn die Sehschärfe nicht zu stark herabgesetzt ist, in einer Entfernung von 6 m an. Das Ergebnis wird durch einen Bruch ausgedrückt. Den Zähler dieses Bruches bildet die tatsächliche Entfernung, in der die Prüfung stattgefunden hat, also meist 6 (Meter), während der Nenner die Zahl der kleinsten, gerade noch deutlich erkannten Buchstabenreihe enthält. Sehleistung $^6/_6$ heißt also, daß der zu untersuchende Mann in 6 m Entfernung Nr. 6 der Sehprobentafeln richtig erkannt hat. Der technische Ausdruck hierfür lautet „volle" oder „normale" Sehleistung. Wird dagegen in einer Entfernung von 6 m nur eine größere Buchstabenreihe, z. B. Nr. 18, eben gerade erkannt, so ist die Sehleistung dementsprechend herabgesetzt und beträgt $^6/_{18}$.

Beiläufig bemerkt sei bei dieser Gelegenheit, daß die Größe des Sehwinkels von 5 Minuten keinen absoluten, sondern lediglich einen konventionell festgelegten Wert bedeutet. Viele Menschen besitzen eine höhere (übernormale) Sehleistung (= $^6/_5$, $^6/_4$ usw.); sie sind also imstande, in der üblichen Entfernung von 6 m noch kleinere Prüfungszeichen der Sehprobentafel als Nr. 6 zu erkennen. Cohn, ein Breslauer Professor der Augenheilkunde, der im Jahre 1897 die Besatzung von Helgoland systematisch auf ihre Sehleistung untersuchte, fand die letztere sogar bei 92 Prozent höher als $^6/_6$. Unter 474 von dem verstorbenen Generalarzt Prof. Burchardt untersuchten Mannschaften der Armee sahen 281 übernormal. Ähnlich günstig liegen nach des Verfassers eigenen Erfahrungen die Verhältnisse auch heutzutage noch für die Marine.

Was die Prüfungstafeln selbst anbetrifft, so haben sich inzwischen zahlreiche andere Autoren mit ihrer Zusammenstellung befaßt. Neues bringen sie jedoch nur durch die verschiedene Art und Anordnung der Prüfungszeichen, während das zugrunde liegende System genau den ursprünglichen Snellenschen Angaben entspricht. Die seit einigen Jahren für den Gebrauch in der Armee und Marine vorgeschriebenen Kern-Scholzschen Tafeln sind ganz besonders auf militärische Verhältnisse zugeschnitten und haben sich recht gut bewährt. Ihr Hauptwert besteht darin, daß jede Reihe mehr und gleichmäßiger erkenntliche Prüfungszeichen besitzt und daß die Größenabstufungen zwischen den einzelnen Reihen erheblich enger gehalten sind. Sie ermöglichen also eine schärfere Bewertung gerade da, wo aus der Sehleistung ein Urteil über die Dienstfähigkeit des Mannes oder über seine Geeignetheit zur Sonderausbildung abgegeben werden soll.

Digitized by Google

Bekanntlich muß der Mann, um dienstfähig zu sein, auf dem besser sehenden Auge mindestens die Hälfte der mit normal bezeichneten Sehleistung (= $^6/_{12}$) besitzen, während im anderen Falle, je nach der Art der Sonderausbildung, auf einem oder auf beiden Augen volle Sehleistung verlangt wird. Beide Male kommt naturgemäß nur die Sehleistung ohne jede Glasverbesserung in Frage.

Nach den vom Verfasser vorgenommenen Nachprüfungen, die einen Zeitraum von über 6 Jahren umfassen und sich auf die verschiedensten Dienstzweige der Marine erstrecken, kommen Herabsetzungen des Sehvermögens gar nicht so selten vor, und zwar bilden hauptsächlich Brechungsfehler des Auges — Übersichtigkeit, Kurzsichtigkeit, Astigmatismus, insbesondere die verschiedenen Formen des letztgenannten Brechungsfehlers — die Ursache. Das vorhandene Sehvermögen genügt für den gewöhnlichen Dienst in der Regel vollkommen. Die Leute ahnen meist nichts von ihrem fehlerhaften Sehvermögen, werden erst darauf aufmerksam, wenn sie wegen schlechten Schießens oder für besondere Ausbildungszwecke nachuntersucht werden sollen. Zu der gleichen Erkenntnis führen nicht selten Verletzungen und Entzündungen des Auges, die an sich ohne Einfluß auf das Sehvermögen sind, unwillkürlich aber für die jetzt erst bemerkbar gewordene Sehschwäche verantwortlich gemacht zu werden pflegen.

Auf Grund der Nachprüfungen des Verfassers hat sich weiter die für den Laien überraschende Tatsache herausgestellt, daß an der Sehprobentafel sehr häufig eine durchaus normale oder übernormale Sehleistung angegeben wird, obgleich der Augenspiegel und andere ärztliche Apparate unzweifelhaft das Vorhandensein eines zum Teil ganz erheblichen Brechungs- oder sonstigen Fehlers feststellen. Wollte man sich hiernach — wie es zur Zeit noch bei uns üblich ist — auf die Angaben des Mannes an der Sehprobentafel allein verlassen, ohne in der angedeuteten Weise objektiv zu kontrollieren, so würde man oft ein ganz falsches Bild erhalten. Kurz, der Begriff „volle" oder „normale" Sehleistung allein gewährleistet durchaus nicht immer, daß ein derartiges Auge auch wirklich regelrecht gebaut und gesund ist. Bei der Wichtigkeit dieser Frage für diejenigen Dienstzweige unserer Marine, die besondere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit eines oder beider Augen stellen, verlohnt es sich, im Folgenden etwas näher auf die Ursachen einzugehen.

Die Hauptrolle spielen hier die Übersichtigkeit und der übersichtige Astigmatismus (Stabsichtigkeit), zwei Brechungsfehler, die nach den Erfahrungen des Verfassers besonders häufig in der Marine vorkommen. Ihre Bedeutung wird gerade hier, wo ein Ausgleich durch Benutzung von Brillengläsern nicht angängig ist, viel zu sehr unterschätzt. Übersichtig nennt man ein Auge, dessen Netzhaut nicht gerade in der Brennweite des brechenden Systems, sondern mehr nach vorn — also innerhalb der letzteren — gelegen ist. Das Auge ist in allen Meridianen gleichmäßig zu kurz geraten, im Gegensatz zu dem kurzsichtigen Auge, dessen Netzhaut zu weit nach hinten liegt. Der kurzsichtige Augapfel ist also länger als der normale. Ist der Brechungszustand zweier aufeinander senkrecht stehender Hauptmeridiane ungleich, oder besitzt der eine Meridian fehlerhaften Brechungszustand, während sich der andere richtig in der Brennweite befindet, so liegt Astigmatismus vor. Der ganzen Natur der Sache nach handelt es sich bei der Übersichtigkeit oder dem übersichtigen Astigmatismus um angeborene Fehler. Daß dienstliche Einflüsse — Zielen, Entfernungsmessen, Arbeiten im Bureau oder vor den Feuern,

Digitized by Google

mangelhafte Beleuchtung der Wohnräume, Verletzungen usw. —, wie von den damit behafteten Leuten meistens behauptet wird, imstande sein sollen, einen ursprünglich normal großen Augapfel nachträglich zu verkleinern, ist selbstverständlich ebensowenig möglich, wie die einmal vorhandene Körpergröße eines Menschen nachträglich etwa eine Herabsetzung erfahren kann.

Bei der Übersichtigkeit nehmen alle Strahlen nach ihrem Eintritt in das Auge eine Richtung an, als würden sie sich erst hinter der Netzhaut schneiden, während diese Vereinigung beim normal gebauten Auge auf der Netzhaut stattzufinden hat. Die Strahlen treffen die letztere also vorher als Zerstreuungskreis, bewirken damit eine der Größe des Zerstreuungskreises und dem Grade der Übersichtigkeit entsprechende Unklarheit und Verschwommenheit des Netzhautbildes. Das übersichtige Auge müßte hiernach ohne Hilfsmittel weder ferne noch nahe Gegenstände deutlich erkennen können. Setzt man ihm ein Konvexglas vor, so erhalten alle von außen kommenden Strahlen vermöge der sammelnden Eigenschaften dieses Glases im Auge selbst einen mehr konvergenten Verlauf, können also, wenn das Glas der Stärke der Übersichtigkeit angepaßt ist, auf der Netzhaut zur Vereinigung gebracht werden. Das besonders Charakteristische des Übersichtigen besteht nun weiter darin, daß er vermöge einer jedem Auge eigentümlichen Einrichtung auch ohne Hilfsglas imstande ist, scharf zu sehen. Bekanntlich besitzt das Auge, um auf der Netzhaut ein verkleinertes Bild der Außenwelt zu erhalten, als brechende Medien die Hornhaut, die Augenflüssigkeit, den Glaskörper und die Linse. Die letztere spielt dabei die Hauptrolle, entspricht in ihrer Form und Wirkung genau dem oben beschriebenen Konvexglas. Ein linsenloses Auge, wie es z. B. nach Staroperationen tatsächlich durch Entfernung der stargetrübten Linse künstlich geschaffen wird, würde also in hohem Grade übersichtig sein, bedarf dann zum deutlichen Sehen eines ganz besonders starken Konvexglases. Für gewöhnlich, d. h. beim Blick in die Ferne und im Schlafe, befindet sich die Augenlinse in der sogenannten Ruhelage. Sollen dagegen nahe gelegene Gegenstände scharf, und nicht wie beim Blick in die Ferne in Zerstreuungskreisen, gesehen werden, so besitzt die Linse die Fähigkeit, sich mit Hilfe eines bestimmten Muskels stärker zu krümmen und damit ihre Brechkraft um den genau berechenbaren Wert eines zweiten Konvexglases zu erhöhen, ein Vorgang, der als Akkommodation bezeichnet wird. Dieses Akkommodationsvermögen benutzt nun der Übersichtige unwillkürlich bereits beim Blick in die Ferne, um scharf zu sehen. Er ersetzt gewissermaßen das seinen Brechungsfehler ausgleichende Konvexglas dadurch, daß er seiner Linse unbewußt eine stärkere Krümmung gibt. Ist diese Krümmungsfähigkeit — wie gewöhnlich bis in das mittlere Alter hinein — kräftig entwickelt, so wird noch bei ziemlich hohen Graden von Übersichtigkeit volle Sehleistung vorhanden sein. Der Mann würde also, wenn man sich lediglich an die Sehprüfung und an den Begriff „volle Sehleistung" hält, überhaupt nicht auffallen. Und doch ist dieser durch natürliche Selbsthilfe geschaffene Ausgleich erfahrungsgemäß nur ein sehr unvollkommener, gewährleistet weder im gewöhnlichen Leben noch für militärische Zwecke eine irgendwie zuverlässige und ausreichende Verbesserung der Sehschärfe. Ein in größerer Entfernung befindliches Ziel z. B. kann wohl vermöge der auf das Äußerste angespannten Akkommodation kurze Zeit hindurch einigermaßen scharf gesehen werden. Ebenso schnell verschwimmt es jedoch wieder, und zwar um so rascher, je öfter der

Digitized by Google

Versuch wiederholt wird, weil die Anstrengung für die Dauer zu groß ist. Das natürliche Bestreben der Augenlinse, beim Blick in die Ferne eine Ruhelage einzunehmen, gewinnt dabei schließlich immer wieder die Oberhand. Noch erheblich größer gestaltet sich die Schwierigkeit, wenn zum Fixieren naher Gegenstände, genau so wie beim Normalsichtigen, das Akkommodationsvermögen einsetzen muß. Ein mehr oder weniger großer Teil des letzteren wird unwillkürlich dazu verwandt, die Übersichtigkeit auszugleichen. Der Übersichtige arbeitet also beim Nahesehen von vornherein mit einem bestimmten Defizit, das genau dem Grade seines Brechungsfehlers entspricht. Der übrig gebliebene Rest an Akkommodationsvermögen würde auch für den Normalsichtigen zu klein sein, ihm ein deutliches Nahebild auf der Netzhaut zu erzeugen. Mit der physiologischen Abnahme der Akkommodation im späteren Alter (eine Erscheinung, die bekanntlich als Altersichtigkeit bezeichnet wird und schließlich auch für die Nahearbeit des normal gebauten Auges ein Konvexglas erfordert) wird naturgemäß der wahre Grad der Übersichtigkeit immer deutlicher bemerkbar werden, und das pflegt im allgemeinen schon um das 30. Lebensjahr herum der Fall zu sein. Kurz, die Leistungsfähigkeit des übersichtigen Auges ist in Wirklichkeit außerordentlich mangelhaft, obgleich es in jüngeren Jahren, wenn man sich nur an das Ergebnis der vorgeschriebenen Sehprüfung hält, einen durchaus normalen Eindruck macht. Werden an ein solches Auge z. B. beim Zielen, Signalisieren, Schreiben, Zeichnen, berufsmäßiger Nahearbeit der Schreiber usw. besondere Anforderungen gestellt, so kann sich schließlich leicht eine dauernde, mit Kopfschmerzen und chronischen Bindehautbeschwerden einhergehende Ermüdung der Akkommodation entwickeln. Das ist um so früher und ausgesprochener der Fall, je stärker der Grad der Übersichtigkeit ist, und führt dann erst zur ärztlichen Untersuchung und zur Feststellung der Dienstbeschädigungsfrage. Der Mann wird eben in dem guten Glauben, daß es sich lediglich um dienstliche Einflüsse handeln müsse, auch deshalb bestärkt, weil er vorher, solange seine Augen nicht besonders beansprucht wurden, niemals ähnliche Beschwerden verspürt hat. Fast stets heißt es dann, „das Sehvermögen sei doch bei der Einstellung normal gewesen". Der Mann schließt naturgemäß daraus, daß die Übersichtigkeit jetzt erst infolge zu starker dienstlicher Inanspruchnahme entstanden sei, während es sich in Wirklichkeit um einen angeborenen, aber vorher nicht deutlich in Erscheinung getretenen Brechungsfehler handelt. Nicht selten werden solche Leute unverdientermaßen für Simulanten gehalten. Eine große Anzahl von Dienstbeschädigungsansprüchen dieser Art ließe sich von vornherein vermeiden, wenn man nach dieser Richtung hin strenger sichten wollte, insbesondere da, wo die Geeignetheit zur Sonderausbildung von der Leistungsfähigkeit der Augen abhängt.

Die gleichen Erscheinungen und Folgezustände wie die Übersichtigkeit bietet auch der übersichtige Astigmatismus, zumal wenn der Brechungszustand in beiden Hauptmeridianen fehlerhaft ist.

Auch der Kurzsichtige sowie der kurzsichtige Astigmatiker ist imstande, vorübergehend ohne Zuhilfenahme von Gläsern besser zu sehen, als es dem Grade des Brechungsfehlers entspricht. Sie erreichen es dadurch, daß sie durch Verkleinerung der Lidspalten, durch „Blinzeln", was sie bekanntlich meisterhaft verstehen, kleinere Zerstreuungskreise des Außenbildes auf ihre Netzhaut gelangen lassen. Diese Verbesserungsmöglichkeit ist nun, weil das Blinzeln immer nur für kurze Zeit vertragen wird, noch unvoll-

Digitized by Google

kommener, beschränkt sich überdies im Gegensatz zu der Übersichtigkeit lediglich auf die niederen Grade. Immerhin erklärt sich hieraus eine gerade im militärischen Leben oft vorkommende Tatsache, daß z. B. bei der Einstellung von Leuten regelrecht gesehen wurde, die sich gelegentlich einer späteren Nachuntersuchung mit Sicherheit als kurzsichtig oder astigmatisch erweisen. Beim Astigmatismus jeder Form schließlich vermag ein Druck von außen auf den Augapfel den Brechungsunterschied der einzelnen Meridiane manchmal so auszugleichen, daß für die Dauer der Einwirkung dieses Druckes ebenfalls erheblich besser gesehen werden kann.

In den bisher geschilderten Fällen handelte es sich durchweg um fehlerhafte Zustände in der Brechkraft des Auges, die nach unserer heutigen wissenschaftlichen Auffassung wohl stets auf eine angeborene Anlage zurückgeführt werden müssen. Das Auge war hier zwar optisch fehlerhaft gebaut, sonst aber gesund.

Auffallenderweise trifft man nun nicht selten auch da noch volle Sehleistung an, wo direkt krankhafte entzündliche Veränderungen bestehen oder bestanden haben. Das hängt von zwei Voraussetzungen ab. Erstens muß diejenige Stelle der Netzhaut normal geblieben sein, die ihrer natürlichen Bestimmung nach dazu dient, die genaueste und schärfste Wahrnehmung über die Form des Außenbildes zu empfangen und durch ein ganz feines, eigens diesem Zweck dienendes Sehnervenfaserbündel nach dem Gehirn weiter zu leiten. Ohne auf nähere anatomische Einzelheiten einzugehen, sei hierüber nur soviel bemerkt, daß diese Stelle, der sogenannte „gelbe Fleck", kaum die Größe eines Stecknadelkopfes besitzt und genau in der Mitte der Hinterfläche des Augapfels liegt. Will man das Außenbild scharf sehen, so fixiert man es mit dieser Stelle, d. h. man dreht den Augapfel so, daß das Bild auf die Gegend des gelben Flecks fällt. Alle seitlich von diesem gelegenen Netzhautpartien, und das ist der weitaus größte Teil der Netzhaut, besitzen eine weniger deutliche Empfindung; sie dienen lediglich zur gröberen Orientierung im Raum. Eine Entzündung, die sie oder die darunter liegende Aderhaut oder den nicht mit dem gelben Fleck in Verbindung stehenden Teil des Sehnerven befällt, pflegt bei der zarten Beschaffenheit dieser Teile in der Regel — trotz voller Sehleistung — sehr ernster Natur zu sein. Die zweite Voraussetzung für das Zustandekommen voller Sehleistung lautet, daß die brechenden Medien (Hornhaut, Linse, Glaskörper usw.) zum mindesten an derjenigen Stelle normal beschaffen sind, die das zum gelben Fleck dringende Strahlenbündel des Außenbildes passieren muß. Auch diese letztgenannte Stelle braucht für weiter entfernt gelegene Objekte — wie die Prüfungszeichen der Sehprobentafel — ebenfalls nicht größer als stecknadelkopfgroß zu sein, während die ganze weitere Umgebung mehr oder weniger entzündlich oder narbig verändert sein kann. Das Charakteristische derartiger Entzündungen besteht nun weiter darin, daß sie, besonders wenn stärkere Ansprüche an die Leistungsfähigkeit des Auges herantreten, schließlich auch auf den gelben Fleck, den entsprechenden Teil der brechenden Medien oder auf beides übergehen und dann natürlich das Sehvermögen in schwerster Weise schädigen. Wollte man sich also in allen diesen Fällen nur an das Ergebnis der Sehprüfung halten, ohne genau objektiv mit Hilfe des Augenspiegels usw. zu kontrollieren, so würde man ein ganz falsches Bild von der Leistungsfähigkeit des Auges und der Geeignetheit seines Besitzers zur Sonderausbildung erhalten.

Digitized by Google

Auch an einschlägigen Augenerkrankungen aus dem Bereiche der Marine bot sich dem Verfasser außerordentlich häufig Gelegenheit, die Richtigkeit dieser Tatsache bestätigt zu finden. Erwähnt seien hier nur die verschiedenen Formen der Augentuberkulose, die in Schleswig-Holstein — vielleicht infolge der geringen Sonnenbestrahlung unseres Klimas — sehr verbreitet ist. Eine früher wenig bekannte Form dieser Krankheit, die sogenannte seröse Regenbogenhautentzündung (Iritis serosa), scheint in erster Linie jugendliche Personen, wie Schiffsjungen und Leichtmatrosen, zu befallen. Sie entwickelt sich außerordentlich langsam und schleichend, pflegt das Sehvermögen lange Zeit gar nicht zu beeinflussen. Das einzige für den Arzt erkennbare Krankheitszeichen bilden bei äußerlich reizlosem Auge zunächst nur ganz feine Niederschläge auf der Hinterfläche der Hornhaut, d. h. auf demjenigen Teile unseres Auges, der wie ein durchsichtiges Uhrglas der Regenbogenhaut und dem Sehloch aufliegt und den vorderen Abschluß des Augapfels bildet. Der Erkrankte ist in der Regel beschwerdefrei und hält sich für vollkommen gesund. Die vom Verfasser beobachteten Fälle dieser Art wurden infolgedessen meist zufällig entdeckt, als sie auf ihre Geeignetheit zur Sonderausbildung spezialistisch untersucht werden sollten. Trotzdem liegt ein sehr ernstes Augenleiden vor, das, frühzeitig erkannt, unter Schonung und geeigneter Behandlung wieder vollkommen behoben werden kann, bei weiterer Entwicklung dagegen Auge und Sehvermögen in hohem Grade gefährdet.

Weniger ernst und doch von Wichtigkeit für die Beurteilung, ob zur Sonderausbildung geeignet oder nicht, ist ein anderes Leiden, die sogenannten Hornhautnarben. Sie sind meist die Folgeerscheinung einer in der Kindheit durchgemachten sogenannten skrofulösen Hornhautentzündung oder rühren von Fremdkörper- oder anderen Verletzungen her, wie sie bekanntlich gerade in der Marine sehr häufig vorkommen. Derartige Narben haben nun, sobald sie etwas größer geworden sind und von Blutgefäßen, die der normalen Hornhaut fehlen, durchzogen werden, die Neigung, sich bei stärkerer Inanspruchnahme des Auges leicht von neuem zu entzünden und dann infolge zunehmender Trübung das Sehvermögen weiter herabzusetzen. Also auch hier ist eine gewisse Vorsicht geboten, wenn solche Leute für Ausbildungszwecke in Frage kommen, die besondere Anforderungen an die Leistungsfähigkeit des Auges stellen.

Wie aus allen diesen Erörterungen hervorgeht, vermag die Prüfung des Sehvermögens allein durchaus nicht immer sichere Garantien dafür zu bieten, daß das Auge auch wirklich gesund und brauchbar ist. Welche Nutzanwendung ergibt sich daraus für unsere Marineverhältnisse? Auch für diejenigen Ausbildungszweige, die der ganzen Natur der Sache nach auf ein oder zwei gesunde, leistungsfähige Augen angewiesen sind, gilt bis jetzt als Maßstab der ärztlichen Beurteilung lediglich die Prüfung des Sehvermögens. Eine unabhängig davon auszuführende objektive Untersuchung mit dem Augenspiegel und dem sonstigen augenärztlichen Rüstzeug ist nicht vorgeschrieben. Und doch bildet gerade diese Kontrolle gewissermaßen den Kernpunkt der ganzen Beurteilung, darf bei der Wichtigkeit der hierfür in Frage kommenden Ausbildungszweige wohl mit Recht darauf Anspruch erheben, mit peinlichster Genauigkeit und mit allen Hilfsmitteln der modernen Wissenschaft ausgeführt zu werden. Bietet doch überdies gerade das Auge, wie bereits anfangs hervorgehoben wurde, dank seines anatomischen Baues und seiner auf exaktester physikalischer Grundlage beruhenden Brechungsverhältnisse vorzugsweise

Digitized by Google

günstige Bedingungen für eine solche objektive, unabhängig von den Angaben des Mannes auszuführende Beurteilung. Es empfiehlt sich daher, diese überall da vorzuschreiben, wo die Art der Sonderausbildung höhere Ansprüche an die Güte der Augen stellt. Das dürfte nicht nur im Interesse einer etwa zu erwartenden Verbesserung der Gesamtleistungsfähigkeit des Mannes von Vorteil sein. Noch zwei weitere Gründe sprechen dringend dafür. Bekanntlich ist die Ausbildung zum Teil mit ganz erheblichen Kosten verknüpft. Gerade hier konnte Verfasser sich häufig genug überzeugen, daß die Leistungsfähigkeit der Augen in keiner Weise der Höhe der aufgewandten Summe entsprach. Die letztere hätte gespart oder besser angelegt werden können, wenn die Leute vor Beginn der ersten Ausbildung nicht nur hinsichtlich ihrer Sehleistung, sondern auch genau objektiv in der genannten Weise auf die Beschaffenheit ihrer Augen untersucht worden wären. Einen weiteren Grund bilden die Dienstbeschädigungsansprüche, wie sie nach den Erfahrungen des Verfassers fast durchweg geltend gemacht werden, sobald das Auge anfängt zu versagen, oder wenn der Mann aus einem anderen Grunde zu der Überzeugung kommt, daß die Leistungsfähigkeit seines Sehorgans nicht ganz einwandfrei ist. Die stärkere Inanspruchnahme durch angestrengtes Aufpassen auf Signale, Zielen, Entfernungsmessen usw. verleitet eben unwillkürlich dazu, lediglich diese dienstlichen Einflüsse verantwortlich zu machen, obgleich es sich in Wirklichkeit stets um eine angeborene Anlage oder um ein durch frühere Entzündungen oder Verletzungen anfällig gewordenes Auge handelt. Ebenso spricht bei Brechungsfehlern die Berufung auf bisherige gute Leistungen (Schießpreise usw.) in keiner Weise dagegen, solange ein kräftiges Akkommodationsvermögen oder das Blinzeln nur vorübergehend benutzt zu werden brauchen, um die auf die Netzhaut fallenden Zerstreuungskreise des Außenbildes zu verkleinern. Im übrigen bestätigt sich auch hier die Wahrheit des alten Sprichwortes von dem „blinden Huhn", das „auch sein Korn findet". Eine für die Dauer befriedigende Leistung, wie man sie bei der Wichtigkeit und Kostspieligkeit der ganzen Sache wohl mit Recht beanspruchen darf, ist jedenfalls auf so mangelhafter Grundlage nicht zu erwarten. Anderseits kann von einer irgendwie nennenswerten Schädigung des zu Beginn der Ausbildung normal gebauten Auges nach unserer heutigen wissenschaftlichen Auffassung nicht die Rede sein.

Ist bei vorhandenem Brechungsfehler eine Verschlimmerung infolge stärkerer Beanspruchung des Auges möglich? Bezüglich der Übersichtigkeit haben wir bereits oben erörtert, daß der von vornherein zu kurz gebaute Augapfel nicht gut eine weitere Verkleinerung erfahren kann. Die Leistungsfähigkeit verschlechtert sich nur dann, wenn der bei jugendlichen Übersichtigen gewohnheitsmäßig und unwillkürlich zum schärferen Sehen benutzte Teil des Akkommodationsvermögens, die sogenannte „latente" Übersichtigkeit, stärker in Anspruch genommen wird, und das ist tatsächlich häufig der Fall. Die ärztliche Erfahrung lehrt, daß dann als weitere Ermüdungserscheinungen des Akkommodationsmuskels Kopfschmerzen und hartnäckige Bindehautkatarrhe einzusetzen pflegen.

Anders steht es mit der Kurzsichtigkeit oder dem kurzsichtigen Astigmatismus. Daß der von Natur aus zu große Augapfel Neigung besitzt, sich weiter zu dehnen, daß parallel damit die Kurzsichtigkeit zunimmt, und daß hierfür in erster Linie die Nahearbeit verantwortlich gemacht werden muß, ist eine auch in Laienkreisen wohl-

Digitized by Google

bekannte Tatsache. Im Gegensatz zum übersichtigen Auge kann außerdem das kurzsichtige von verschiedenen Krankheiten, wie Aderhautschwund, Netzhautablösung usw., bedroht werden, die jedoch nur höheren Graden eigentümlich sind und daher für unsere Marineverhältnisse nur in ganz seltenen Fällen, und nur wenn das andere Auge den vorgeschriebenen Anforderungen genügt, in Betracht kommen. In der Regel ist das zweite Jahrzehnt, also noch das Alter unserer Schiffsjungen und Leichtmatrosen, besonders gefährlich für die Zunahme der Kurzsichtigkeit. Gutartige Formen, d. h. geringe und mittlere Grade der Kurzsichtigkeit, pflegen mit dem Abschluß des Wachstums meist still zu stehen, sofern nicht gegen die üblichen Verhütungsmaßregeln in gröberer Weise gesündigt wird. Die unter unseren Offizieren und Mannschaften weit verbreitete Ansicht, daß angestrengtes Visieren, Entfernungsmessen, Schreiben im mangelhaft beleuchteten Schiffsbureau usw. Kurzsichtigkeit steigern kann, ist daher sicher übertrieben. Allerdings läßt sich in manchen Fällen die Möglichkeit einer gewissen Verschlimmerung durch die genannten Einflüsse nicht ganz von der Hand weisen, zumal da auch die neuesten wissenschaftlichen Forschungen noch keine vollbefriedigende Lösung der Kurzsichtigkeitsfrage gebracht haben. Immerhin dürfte schon aus diesem Grunde Vorsicht bei der Untersuchung auf Geeignetheit zur Sonderausbildung geboten sein.

Beim Schluß dieses Teiles der Besprechung noch einige Worte über die Zweckmäßigkeit des Gläsertragens, eine Frage, für die sich mit Vorliebe Väter und sonstige Interessenten schlecht sehender Seekadettenaspiranten zu erwärmen pflegen. Sehen wir zunächst von ästhetischen Bedenken ab, wie sie bekanntlich bereits Goethe gegen die brillentragende Menschheit geltend gemacht hat. Ebenso darf wohl als bekannt vorausgesetzt werden, welche rein praktischen Gründe an Bord den Gebrauch der Brillen oder Kneifer vom rein seemännischen Standpunkte aus verbieten. In der englischen Marine, wo nach Bickerton („Sailors and their eyesight“) noch in den achtziger Jahren des vorigen Jahrhunderts Augenkranke und stärkergradig Kurzsichtige nicht nur Matrosen, sondern sogar Seeoffiziere werden konnten, verlangt man heutzutage ein fehlerloses Sehvermögen ohne korrigierendes Brillenglas. Einen weiteren Grund gegen die Verwendung des Glases bildet der Astigmatismus, ein in unserer Marine besonders häufig vertretener Brechungsfehler, häufiger jedenfalls als einfache Übersichtigkeit und Kurzsichtigkeit. Zum Ausgleich des Astigmatismus dient ein sogenanntes Zylinderglas, das im Gegensatz zu dem überall gleichmäßig brechenden sphärischen Glas an zwei zueinander senkrecht stehenden Hauptmeridianen, je nach der Art und dem Grade des Astigmatismus, verschieden stark geschliffen ist. Soll ein derartiges Glas seinen Zweck richtig erfüllen, so müssen sich Zylinderglas und astigmatischer Augapfel genau in der Lage ihrer Hauptmeridiane, d. h. der sogenannten Achsenstellung, entsprechen. Jede kleinste seitliche Verschiebung des Zylinderglases würde seine ausgleichende Wirkung sofort illusorisch machen. Kurz, der Astigmatiker darf nur dann ein Zylinderglas tragen, wenn dieses sich stets unverrückbar in derselben Stellung vor seinem Auge befindet, und dazu reicht, zumal bei Wind und Wetter, der leicht verschiebliche, lose sitzende Kneifer in der Regel nicht aus. Es käme also nur die unserem militärischen Geschmack nach recht unschöne Brille in Betracht, deren praktische Verwendung sich jedoch aus anderen Gründen verbietet.

Digitized by Google

Nach Pfalz*) ist der Wert einer Schießbrille zum Gewehrschießen sehr gering. Die übliche Kopfhaltung dabei bedingt es nämlich, daß man mehr durch die seitlichen Abschnitte der Brille sieht. Die Optik lehrt nun aber, daß nur der sogenannte Achsenstrahl, d. h. der nach dem Mittelpunkt des Glases gerichtete Strahl, ungebrochen hindurchgeht, während die seitlichen Strahlen eine Ablenkung erfahren, die um so stärker ist, je näher dem Rande der Durchgang des Strahls erfolgt. Durch dieses schiefe Hindurchsehen muß also namentlich dem Stabsichtigen das Ziel stark verzerrt erscheinen, noch dazu wenn die Hauptmeridiane, wie so häufig, schräge gestellt sind. Als Beispiel für den geringen Wert von Zylinderschießbrillen führt Jeschke**) an, daß 1896 bei der Infanterie des I. Armeekorps 80 Prozent der mit Zylindergläsern versehenen Leute schlecht schossen.

Auch die in der Marine vorhandenen und zur Verbesserung des Sehvermögens dienenden optischen Hilfsmittel (Ferngläser, Korrektionsgläser an Prismenfernrohren, Meßapparate usw.) tragen nach Ansicht des Verfassers den Bedürfnissen des Astigmatikers nicht vollkommen Rechnung, weil sie sich nur aus sphärischen Gläsern zusammensetzen. Diesen Zweck nachträglich durch Anbringung von Zylindergläsern zu erreichen dürfte wegen der großen Vielgestaltigkeit des Astigmatismus und der Verschiedenheit der Achsenstellung aus technischen Gründen unmöglich sein.

Der Astigmatismus stellt hiernach denjenigen Brechungsfehler dar, der seinen Träger am allerwenigsten für die in Frage kommenden Ausbildungszweige geeignet erscheinen läßt. Zum Glück ist die Zahl der mit übernormalem Sehvermögen und einwandfreiem Auge behafteten Leute auch heutzutage noch so groß, daß es vor Beginn der Sonderausbildung nur einer strengeren Sichtung in der oben angedeuteten Weise bedarf, um den Astigmatiker möglichst entbehrlich zu machen. —

Eine zweite Funktion des Auges, der naturgemäß gerade in der Marine eine besonders bedeutungsvolle Rolle zukommt, ist das Farbenunterscheidungsvermögen. Ohne näher auf die optisch-physiologischen Grundlagen einzugehen, sei hier nur hervorgehoben, daß man zwei verschiedene Arten der Farbensinnstörung scharf voneinander zu trennen hat, die erworbene und die angeborene. Erstere, fast durchweg Begleiterscheinung schwerer Sehnerven-, Netzhaut- und Aderhautleiden, ist in der Regel mit so starken anderweitigen Ausfallerscheinungen des Auges verbunden, daß schon deshalb die Einstellung und die Erhaltung der Dienstfähigkeit unmöglich wird. Leichter und unter Umständen völlig heilbar pflegt nur eine durch chronischen Alkohol- und Tabaksmißbrauch oder durch beides hervorgerufene Farbensinnstörung zu sein, die merkwürdigerweise bloß das zum gelben Fleck der Netzhaut ziehende Bündel des Sehnerven befällt. Nach den Erfahrungen des Verfassers kommt dieses Leiden äußerst selten in unserer Marine vor. Also auch hier ein Beweis dafür, daß die Gerüchte über zu hohen Alkoholverbrauch der Marine in das Bereich der Fabel gehören!

Sehr viel wichtiger sind für uns angeborene Farbensinnstörungen. Sie

*) Pfalz: Über den Einfluß des Astigmatismus auf die Tauglichkeit für verschiedene Waffengattungen — „Deutsche Militärärztliche Zeitschrift", 1899, S. 99.

**) Jeschke: Die Bedeutung des Astigmatismus für die Diensttauglichkeit — „Deutsche Militärärztliche Zeitschrift", 1901, S. 589.

Digitized by Google

können totale oder partielle sein. Bei der totalen Farbenblindheit handelt es sich um eine mit Schwachsichtigkeit und Lichtscheu einhergehende Augenkrankheit, die außerordentlich selten und wie alle angeborenen Farbensinnstörungen unheilbar ist. Man hat statistisch nachgewiesen, daß auf etwa 40 000 Menschen ein Fall von angeborener totaler Farbenblindheit kommt. Ebenfalls sehr selten trifft man eine Form von partieller Farbensinnstörung an, bei der die Empfindlichkeit für blaue und gelbe Farben und deren Mischfarben fehlt oder herabgesetzt ist. Man bezeichnet diesen Zustand je nach der wissenschaftlichen Theorie, die hier zugrunde gelegt wird, als Violettblindheit (Helmholtz) oder Blau-Gelbblindheit (Hering). In der Marine sind bisher, eben wegen der großen Seltenheit ihres Vorkommens und weil ihre Störungen wohl schon bei der Musterung zu ausgesprochen in Erscheinung treten, einschlägige Fälle von totaler oder Blau-Gelbblindheit überhaupt noch nicht beobachtet worden. Es ist infolgedessen überflüssig, genauer darauf einzugehen.

Um so wichtiger sind für uns die übrigen Formen angeborener Farbensinnstörung, die wir unter Zugrundelegung der Helmholtzschen Theorie als Rotblindheit und Grünblindheit bezeichnen. Bilden doch gerade Rot und Grün die Hauptbestandteile unserer farbigen Signale, zumal bei Nacht, wo ihre gegensätzliche Bedeutung noch mehr in den Vordergrund tritt!

Was das Farbenunterscheidungsvermögen des mit einem solchen Fehler behafteten Mannes anbetrifft, so darf man sich nicht etwa vorstellen, daß der Rotblinde nur bei Rot versagt, während er Grün und alle anderen Farben richtig zu unterscheiden vermag. Das ist ebensowenig der Fall, wie die Farbenblindheit des Grünblinden sich nur auf Grün beschränkt. In Wirklichkeit liegen die Verhältnisse viel komplizierter. Ihr Verständnis setzt eine genauere Besprechung an der Hand des Lichtspektrums und der Farbenmischungsgesetze voraus, und dazu ist hier nicht der Ort. Daher nur soviel über das Sehen des Rot- und Grünblinden, daß die Leistungsfähigkeit ihrer Augen sonst normal ist, nur rufen Rot, Gelb und Grün bei ihnen nicht eine verschiedene, sondern eine ziemlich gleichmäßige grau-gelbliche Farbenempfindung hervor, die bei genauerer Betrachtung bloß gewisse Unterschiede in der Helligkeit zeigt. Beide kennen außer Weiß, Schwarz und Grau als bunte Haupt- (Spektral) farben eigentlich nur Gelb und Blau. Eine große Anzahl von Mischfarben — d. h. derjenigen Farben, die aus der Vereinigung zweier oder mehrerer Hauptfarben des Lichtspektrums entstanden sind — erscheint ihnen danach ebenfalls anders, und zwar hängt dieses ganz von der Art der vorliegenden Farbensinnstörung, Rot- oder Grünblindheit, ab. Dabei stellt für den Rotblinden das Rot, für den Grünblinden das Grün die bei weitem dunkelste Farbe dar. Gemeinsam charakteristisch ist beiden Formen, daß Gelb sowohl mit Grün wie mit einem gelblichen Grün, infolgedessen auch Rot und Grün untereinander verwechselt zu werden pflegen.

Eine exakte wissenschaftliche Diagnose der Farbensinnstörung ist deshalb nicht ganz einfach, weil der Farbenblinde von Jugend auf unbewußt gelernt hat, viele Farben zu unterscheiden und richtig zu benennen. Das erreicht er dadurch, daß er sich mehr an die Helligkeitsunterschiede hält, für die sein Auge im Laufe der Zeit ganz besonders empfindlich geworden ist. Weiter kommt ihm dabei zugute, daß gerade rot- und grüngefärbte Dinge sehr häufig ungleiche Helligkeit besitzen. Viele Farbenblinde

Digitized by Google

ahnen daher nichts von ihrem Fehler. Der letztere tritt häufig erst dann in Erscheinung, wenn z. B. gelegentlich der Musterung oder Einstellung eine allen diesen Punkten Rechnung tragende Prüfung nach wissenschaftlichen Grundsätzen vorgenommen wird. Die Tatsache, daß jemand im gewöhnlichen Leben oder an Bord auf kurze Entfernungen Rot und Grün richtig zu unterscheiden vermag — ein übrigens in Laienkreisen sehr beliebter Einwand, sobald ärztlicherseits Farbenblindheit festgestellt worden ist —, liefert somit in Wirklichkeit keinen vollgültigen Beweis für das Vorhandensein normalen Farbenunterscheidungsvermögens. Der Mann kann eben lediglich an der Hand von Helligkeitsunterschieden richtig erkannt haben. Für den praktischen Marinedienst kommen diese letzteren jedenfalls schon deshalb nicht in Betracht, weil heutzutage die Entfernungen, in der Signale erkannt werden müssen, viel zu groß sind. Es dürfte hiernach ohne weiteres einleuchten, daß farbenblinde Leute, die an verantwortlicher Stelle mit dem Ablesen von Signalen betraut sind, also in der Marine und im Eisenbahndienst, unter Umständen das größte Unheil anrichten können. Die Geschichte bietet zahlreiche Belege hierfür, zum Glück nicht aus unserer Kriegsmarine, in der man der Bedeutung dieser Frage bereits sehr frühzeitig Rechnung getragen hat.

Wie so häufig im Leben gaben Unglücksfälle den ersten Anstoß dazu, die Aufmerksamkeit weiterer Kreise auf dieses bis dahin so gut wie unbekannte Gebiet zu lenken. Im Jahre 1875 wies der schwedische Physiologe Frithjof Holmgren überzeugend nach, daß das Eisenbahnunglück bei Lagerlunda in Schweden, bei dem neun Personen ihren Tod fanden, durch die Farbenblindheit des Lokomotivführers verursacht worden war. In dem gleichen Jahre erfolgte bei Norfolk ein Zusammenstoß zwischen den Dampfern „Lumberman" und „Isaac Bell", weil der Kapitän des ersteren ein aufgezogenes grünes Licht als rot gesehen und danach seinen Kurs eingerichtet hatte. Wie sich nach dem Zusammenstoß herausstellte, war der Kapitän farbenblind. Der Untergang des Dampfers „City of Austria" im Hafen von Fernandina wurde dadurch veranlaßt, daß der Lotse nicht imstande war, die verschiedenen Farben der Bojen richtig zu unterscheiden. Von anderen in früheren Jahren aus der gleichen Ursache entstandenen größeren Schiffsunfällen sind noch folgende von Prinz*) berichteten bemerkenswert: Im Februar 1877 bohrte das spanische Kanonenboot „Marinero" beim Einlaufen auf der Reede von Bata Cano den Schoner „Tenerife" infolge des Umstandes in den Grund, daß der Kapitän des letzteren die Positionslichter des Kanonenbootes für die weißen Hafenfeuer gehalten hatte. Ebenfalls durch Verwechslung des roten am Kai stehenden Hafenfeuers mit dem weißen Licht des Kaimauergebäudes im Hafen von Gibora ging 1879 der Schoner „Teresa" verloren.

Auch aus neuerer Zeit kennt man eine Anzahl von Schiffskatastrophen, die auf Farbenblindheit des verantwortlichen Führers zurückgeführt werden müssen, so z. B. den Zusammenstoß der Dampfer „Primus" und „Hansa" auf der Unterelbe, wobei 107 Personen ertranken. Anderseits gibt es, wie Nagel**) mit Recht betont, sicher verbürgte Fälle, die ähnlich verlaufen wären, wenn nicht im letzten Augenblick farbentüchtige Personen der Umgebung des Farbenblinden eingegriffen hätten.

*) Prinz: „Die Farbenblindheit und ihre Beziehungen zum Dienst in der Marine". — Marineverordnungsblatt 1886.

**) Nagel: „Einführung in die Kenntnis der Farbensinnstörungen und ihre Diagnose", 1908.

Digitized by Google

Wie oben näher besprochen, sind bei einer exakten Prüfung des Farbenunterscheidungsvermögens gewisse Vorsichtsmaßregeln geboten. Es wäre ganz verkehrt, wenn man als Objekt für die Beurteilung grün- oder rotgefärbte Gegenstände des alltäglichen Lebens heranziehen wollte. Ebenso kommt die sogenannte „Prüfung auf der Strecke", d. h. mit wirklichen Eisenbahn- oder Schiffssignalen, schon aus räumlichen und technischen Gründen nicht in Frage. Nagel macht hierzu mit Recht geltend, daß „man die Leistungen des Farbensinns nicht nach dem Verhalten unter günstigen Umständen, also auf bekanntem Terrain in ruhiger Beobachtung, beurteilen darf". Sehr treffend sagt er dann weiter: „da gibt es kein Überlegen . . . . . , die Warnungsfarbe muß dem Mann gewissermaßen in die Augen springen, es muß ihm wie ein Ruck durchfahren, wenn er grünes oder rotes Licht sieht." In der Tat erlangen schließlich viele Farbenuntüchtige eine große Übung, Farbenbezeichnungen zu erraten, wenn sie von früher her bekannte Flaggen- oder Lichtsignale in gewohnter Umgebung beurteilen sollen und wenn ihnen dabei etwas Zeit gelassen wird, die Helligkeits- und Sättigungsunterschiede der einzelnen Farben miteinander zu vergleichen. Eine solche Prüfung wäre ferner im hohen Grade von der Witterung abhängig. Die Beleuchtung braucht nur durch Rauch oder Nebel etwas herabgesetzt zu sein, und derselbe Mann, der vorher bei freier Atmosphäre und genügender Lichtquelle überhaupt nicht aufgefallen wäre, versagt jetzt vollkommen. Die verschiedene Farbigkeit des Eindrucks, z. B. der beiden Positionslaternen eines Schiffes, ist dann sowohl für den Rot- wie für den Grünblinden aufgehoben. Nach Nagel wird außerdem auf vielen Schiffen eine Art Grün zur Steuerbordpositionslaterne verwandt, das — im Gegensatz zu dem etwas mehr bläulicher gehaltenen Grün bei uns — schon auf kleine Entfernungen für den Farbenblinden genau so wie rot aussieht.

Der Kernpunkt einer exakten, wissenschaftlich einwandfreien Farbensinnprüfung muß also darin liegen, daß man unter stets gleichen Bedingungen prüft, daß die Prüfungsobjekte eine durchaus gleichmäßige Helligkeit besitzen und daß der Untersucher die optisch-physiologischen Grundlagen der normalen und gestörten Farbenempfindung beherrscht. Naturgemäß kann hier als Untersucher, schon um eine durch krankhafte Veränderungen des Auges erworbene Farbensinnstörung auszuschließen, wie bisher nur der Arzt in Frage kommen.

Für diese Prüfung waren bis vor einigen Jahren die bekannten Holmgrenschen Wollproben vorgeschrieben. Sie befriedigten jedoch für die Dauer nicht, weil sich ihre Unzulänglichkeit mehr und mehr herausstellte. Auch aus anderen Marinen sind hierüber frühzeitig ähnliche Erfahrungen bekannt geworden. So bespricht Bickerton im „British medical journal" 1900 bereits den Fall eines englischen Offiziers, der im kritischen Moment ein grünes Schiffslicht für weiß hielt, obgleich er die Holmgrensche Wollprobenuntersuchung bestanden hatte. Gegen die weitere Verwendung dieser Untersuchung in unserer Marine sprach schließlich noch ein anderer sehr wichtiger Grund. Neuere physiologische Forschungen über angeborene Farbensinnstörungen haben nämlich nachgewiesen, daß es außer den Farbenblinden noch eine zweite sehr charakteristische Form von Farbenuntüchtigen gibt, die sogenannten Farbenschwachen oder anomalen Trichromaten. Besondere Verdienste um die Förderung der Erkenntnis dieser Farbenschwäche gebühren dem Rostocker Physiologen Professor Nagel. Er stellte als erster

Digitized by Google

wissenschaftlich fest, daß sie aus ganz bestimmten Erscheinungen zu erkennen ist und fast doppelt so häufig vorkommt wie die Farbenblindheit. Genau so wie bei der Farbenblindheit hat man zwischen rotanomalen, grünanomalen und violettanomalen Trichromaten zu unterscheiden. Auch hier ist die letztgenannte Form ganz außerordentlich selten. Für unsere Marineverhältnisse kommen daher nur die Rot- und Grünanomalen in Betracht. Man begegnet ihnen bei uns, wie auch Nachprüfungen des Verfassers ergeben haben, tatsächlich recht häufig, sobald man sich bei der Untersuchung streng an die von Nagel angegebenen Methoden hält. Die Holmgrenschen Wollproben sind dazu ungeeignet. Das Charakteristische der rot- und grünanomalen Trichromasie besteht darin, daß solche Leute Rot und Grün erst in viel geringerer Entfernung richtig erkennen, ohne daß sonstige Augenstörungen vorliegen. In der Unterscheidung kleiner farbiger Lichtpunkte sind sie fast ebenso unbeholfen wie Farbenblinde, während sie gewöhnlich lichtschwache Farben überhaupt nur unsicher unterscheiden. Ein schwaches Grün z. B. verwechselt der anomale Trichromat durchgängig mit Grau, dunkles Violett erscheint ihm Graugrün. Dagegen bezeichnet er niemals Gelbgrün und selten Gelbbraun als rot — ein wichtiges Unterscheidungsmerkmal gegenüber dem Farbenblinden. Eine weitere Eigentümlichkeit des anomalen Trichromaten ist, daß er zum richtigen Erkennen der Farben erheblich längerer Zeit bedarf. Kurz aufleuchtende rote oder grüne Signale werden daher im allgemeinen nur für hell gehalten; der Mann ist sich dabei überhaupt keines besonderen Farbeneindruckes bewußt. Nagel hat ferner an der Hand zahlreicher Beispiele nachgewiesen, daß alle anomalen Trichromaten farbigen Eindrücken gegenüber sehr leicht ermüden. Die Farben erscheinen dann alle gleich. Das auffallendste Zeichen schließlich, das man bei jedem Farbenschwachen dieser Art antrifft, bildet die Erscheinung des sogenannten „gesteigerten Farbenkontrastes". Sie äußert sich darin, daß mehrere im Gesichtsfelde erscheinende Lichter verschiedener Farbe in der gröbsten Weise verwechselt werden können. Ein dunkles, weißes oder gelbes Licht z. B. wird neben einem deutlichen roten als grün angesehen. Kurz, der anomale Trichromat ist für den seemännischen Dienst ebenso ungeeignet wie der Farbenblinde.

Wie oben bereits erwähnt, bieten die Holmgrenschen Wollproben keine absolut sichere Gewähr dafür, daß der Untersuchte wirklich farbensicher ist. Nagel untersuchte daraufhin einige hundert Beamte der Eisenbahn. Obgleich diese früher bis zu fünfmal die bis dahin obligatorische Prüfung mit Holmgrenschen und anderen älteren Proben bestanden hatten, fand er doch noch einen höheren Prozentsatz Farbenuntüchtiger. Die gleichen Erfahrungen machte Collin*) im Jahre 1905 an 1778 Unteroffizieren und Mannschaften der Eisenbahnbrigade, die bekanntlich auch sämtlich normalen Farbensinn besitzen müssen und dazu früher, zum Teil wiederholt, nach Holmgren untersucht waren. 13 erwiesen sich dabei nachträglich als farbenblind, 31 als farbenanomal. In unserer Marine an Land und an Bord vorgenommene Nachprüfungen bestätigten diese Ergebnisse. Der Beweis für die Unzulänglichkeit der Holmgrenschen Proben war damit erbracht und veranlaßte die dienstliche Einführung der von Nagel

*) Collin: „Zur Kenntnis und Diagnose der angeborenen Farbensinnstörungen". (Heft 32 der „Veröffentlichungen aus dem Gebiet des Militär-Sanitätswesens", herausgegeben von der Medizinalabteilung des Preußischen Kriegsministeriums.)

Digitized by Google

angegebenen Untersuchungsmethoden: den Farbengleichungsapparat und die Farbentafeln. Über die nähere Beschaffenheit dieser beiden Methoden hier nur soviel, daß sie alle die geschilderten Eigentümlichkeiten des Farbenuntüchtigen berücksichtigen und auf dem Prinzip der sogenannten Verwechslungsfarben beruhen. Wie ihr Name besagt, setzen sich letztere aus verschiedenen Farben zusammen, die mit Hilfe eines farbenblinden Malers so gewählt und abgetönt sind, daß sie dem Farbenuntüchtigen einfarbig oder in der für ihn charakteristischen Farbe erscheinen.

Nach den bisherigen Erfahrungen des Berichterstatters haben sich beide Methoden als brauchbar bewährt; sie bedeuten entschieden eine wesentliche Verbesserung gegenüber der früher vorgeschriebenen Prüfung mit Holmgrenschen Wollproben.

Außer den geschilderten Funktionen, dem Sehvermögen im engeren Sinne und dem Farbenunterscheidungsvermögen, besitzt das Auge noch zwei andere Fähigkeiten, den Raumsinn, auch Tiefenwahrnehmungs- oder körperliches (stereoskopisches) Sehvermögen genannt, und den Lichtsinn. Vorbedingung für das Zustandekommen eines einigermaßen brauchbaren körperlichen Sehvermögens ist, daß der Mann zwei, und zwar möglichst gleichmäßig gutbeschaffene Augen besitzt. Mit einem einzigen Auge sieht man wohl die Gegenstände optisch, allein die richtige Unterscheidung verschieden großer Entfernungen ist gar nicht oder nur ganz unvollkommen vorhanden. Schon Homer wußte dies, denn er sagt sehr richtig vom Zyklopen Polyphem (der das Schiff des Odysseus mit dem Felsblock treffen wollte), daß er deshalb immer zu kurz warf, weil er infolge seiner Einäugigkeit außerstande war, die Entfernung richtig auszumessen. In der Tat bildet das Tiefenwahrnehmungsvermögen die wesentliche Funktion des Doppelauges. Leute, die z. B. durch eine Verletzung — wie sie bei der Eigenart des Dienstes an Bord auch im Frieden nicht zu den größeren Seltenheiten gehört — das eine Auge verloren haben, pflegen ihre Ansprüche auf höhere Rentenentschädigung häufig damit zu begründen, daß sie jetzt nur noch auf das andere Auge angewiesen seien, und daß dieses hierdurch zu stark belastet werde. Diese Ansicht ist durchaus laienhaft; sie entspricht in keiner Weise der wissenschaftlichen Auffassung über Zweck und Einrichtung des Doppelauges. Danach teilen sich nicht etwa beide Augen gegenseitig in die Arbeit des Sehens, so daß bei Ausfall des einen das andere in dieser Beziehung mehr zu leisten hätte. Der wesentliche Vorteil des Doppelauges besteht vielmehr lediglich darin, daß der Umfang des zur allgemeinen Orientierung im Raum dienenden Gesichtsfeldes größer ist und daß es die Abschätzung der Tiefenunterschiede (stereoskopisches Sehen) ermöglicht. Beides kann bei vielen Berufsarten vollkommen entbehrt werden. Schreiber oder Zeichner brauchen für ihre Arbeit überhaupt kein Tiefenwahrnehmungsvermögen, da sich ihr Sehen hierbei auf eine stets gleichmäßig von ihrem Auge entfernte Ebene beschränkt. Die verhältnismäßig geringe Einbuße an Gesichtsfeld lernen sie bald unwillkürlich durch geeignete Drehungen des Kopfes und der Augen auszugleichen. Erheblich ungünstiger sind in dieser Beziehung diejenigen Invaliden gestellt, die ihr früheres Handwerk als Maurer, Zimmerer, Schlosser weiter betreiben wollen und hierzu ein gutes Tiefenwahrnehmungsvermögen besitzen müssen. Trotzdem schätzt das Gesetz den Ausfall an Verdienst auch hier nur in der Regel auf 25 bis 33 Prozent ein. Im übrigen hat man gerade als Militärarzt bei Musterungen, Einstellungen usw. häufiger als man denken sollte Gelegenheit festzustellen, daß jemand

Digitized by Google

auf einem Auge hochgradig schwachsichtig ist, ohne es zu wissen, und sehr gut mit dem allein brauchbaren anderen Auge auskommt —, allerdings nur solange, wie an die Leistungsfähigkeit seines körperlichen Sehens keine nennenswerten Ansprüche gestellt werden. Sobald es auf tadelloses körperliches Sehvermögen ankommt, müssen beide Augen, wie schon erwähnt, möglichst gleichmäßig und gut beschaffen sein. Beide Netzhautbilder werden dann in unserem Bewußtsein zu einem körperlichen verschmolzen.

Eingehende wissenschaftliche Untersuchungen über die Vorbedingungen für das Zustandekommen des körperlichen Sehens verdanken wir Helmholtz und in neuerer Zeit besonders Heine. Letzterer — zur Zeit Direktor der Kieler Universitäts-Augenklinik — weist in einer sehr lesenswerten Arbeit*) nach, daß das körperliche Sehen in hohem Grade abhängig ist von der feineren Beschaffenheit eines ganz bestimmten Teiles der innersten gelben Fleckgegend der Netzhaut, der sogenannten Zapfeninnenglieder. Diese stellen gleichzeitig auch beim gewöhnlichen, nicht stereoskopischen Sehen in die Ferne die eigentliche Aufnahmeschicht für das Bild des Außengegenstandes dar und bilden hier im Querschnitt mikroskopisch feine, sechseckige, mit außerordentlicher Regelmäßigkeit angeordnete Figuren. Die Breite der Querschnitte schwankt individuell sehr. Je schmäler sie sind, um so größer ist nach Heine — einen normalen Brech- und sonstigen Zustand der Augen vorausgesetzt — die Sehschärfe für die Ferne und um so feiner ist auch das stereoskopische Sehvermögen. Als weitere Voraussetzung gilt naturgemäß hierfür, daß die nervösen Verbindungsbahnen beider Augen im Gehirn, die Heine im Hinterhauptsteile des letzteren vermutet, in richtiger Weise funktionieren. Qualitativ ist also das Tiefenwahrnehmungsvermögen sehr verschieden. Das hierüber von den genannten Forschern festgestellte wissenschaftliche Ergebnis lautet: je höher das Sehvermögen für die Ferne ist, um so besser gelingt es, Tiefenunterschiede wahrzunehmen. Das Tiefenwahrnehmungsvermögen bei voller ($^6/_6$) Sehleistung ist um die Hälfte geringer als dasjenige des doppelt so gut ($^6/_4$, $^6/_3$) sehenden Mannes. Einen ungünstigen Einfluß üben in dieser Beziehung bereits Unterschiede von $^1/_2$ Dioptrie in der Brechkraft beider Augen aus, obgleich die letzteren — wie oben näher erörtert wurde — der Sehprüfung nach vollkommen normal erscheinen.

Welchen Einfluß in dieser Beziehung bereits geringe Brechunterschiede ausüben, kann man leicht an sich selbst ausprobieren, indem man sein eines Auge durch Vorsetzen eines schwachen sphärischen oder Zylinderglases künstlich schwachsichtig macht. Auf der anderen Seite ist der wirklich Kurzsichtige oder Übersichtige in der Lage, sein stereoskopisches Sehvermögen zu verbessern, indem er hierzu das seinen Brechungsfehler ausgleichende Brillenglas benutzt. Daß sich für Astigmatiker eine derartige Verbesserungsmöglichkeit an unseren optischen Instrumenten aus technischen Gründen nicht einrichten läßt, wurde bereits oben erwähnt.

Auffallenderweise bezeichnen viele Leute ein längeres gewohnheitsmäßiges Gebrauchen des feineren stereoskopischen Sehens als recht anstrengend und angreifend. Schon um den unvermeidlichen Dienstbeschädigungsansprüchen vorzubeugen, die dann berechtigt oder unberechtigt erhoben zu werden pflegen, dürfte es sich daher empfehlen,

*) Heine: „Sehschärfe und Tiefenwahrnehmung". Gräfes Archiv für Ophthalmologie, Bd. 51.

Digitized by Google

bei der Auswahl solcher Leute auch aus diesem Grunde auf eine möglichst tadellose und gleichmäßige Beschaffenheit beider Augen zu halten.

Eine weitere Vorbedingung für das Zustandekommen guten körperlichen Sehens ist schließlich, daß die beiderseitigen äußeren Augenmuskeln dauernd in richtiger Weise zusammenarbeiten, damit das Außenbild in der für den körperlichen Eindruck notwendigen Weise auf die Netzhäute gebracht wird. Feinere Störungen dieser Art, die man „latente Gleichgewichtsstörungen" der Augenmuskeln nennt und wohl als eine Art Vorstadium des Schielens auffassen muß, kommen außerordentlich häufig vor. Nach den Erfahrungen des Verfassers können sie entschieden von Einfluß auf die Güte des Tiefenwahrnehmungsvermögens sein. Die anfangs recht gut sehenden stereoskopischen Augen versagen eben für die Dauer, weil die Anstrengung zu groß wird. Das Charakteristische dieser Gleichgewichtsstörungen besteht darin, daß sie äußerlich dem Laien überhaupt nicht auffallen. Auch der Arzt kann ihr Vorhandensein erst mit Hilfe feinerer Prismenversuche, die anatomische und physiologische Vorkenntnisse voraussetzen, nachweisen.

Die andere Funktion des Auges, der Lichtsinn, spielte früher in der Marine insofern eine gewisse Rolle, als damals verhältnismäßig häufig eine sehr auffallende Störung die sogenannte Nachtblindheit (auch Hühnerblindheit genannt) beobachtet wurde. Sie hatte ihren Grund wahrscheinlich in einer vorübergehenden mangelhaften Ernährung der Netzhaut und äußert sich in der Weise, daß der hiervon betroffene Mann bei eintretender Dunkelheit gleichsam blind und jeglicher Orientierung beraubt wurde. In den uns interessierenden Fällen trat die Nachtblindheit meist epidemisch an Bord auf, und zwar handelte es sich um Augen, die sonst durchaus gesund waren. Als Ursache muß man neben gleichzeitiger Einwirkung grellen Sonnenlichtes mangelhafte Ernährungsverhältnisse, insbesondere die frühere einförmige, gesalzene Kost ansehen. Daher das gehäufte Vorkommen der Nachtblindheit überall da, wo die Verpflegung unzureichend war, also in Strafanstalten, bei Soldaten auf anstrengenden Märschen, bei Expeditionen in fremden Weltteilen, auf notleidenden Schiffen usw. Ferner spricht hierfür das vielfach beobachtete gleichzeitige Auftreten von Nachtblindheit und Skorbut. Eine andere Ansicht, die die Nachtblindheit der Seeleute auf das Schlafen an Deck im Mondlicht zurückführt, sei hier nur als Kuriosum erwähnt. Besonders bemerkenswert sind aus dem Jahre 1862 zwei Epidemien auf den Schiffen „Arkona" und „Thetis" mit 82 und 37 Erkrankungen an Nachtblindheit. Der Sanitätsbericht 1881/82 erwähnt den Fall eines Matrosenartilleristen, der abends auf Posten plötzlich so schwer an Nachtblindheit erkrankte, daß er mehrmals zu Boden stürzte, weil er nicht mehr sehen konnte. Zum Glück war der Verlauf fast durchweg leicht. Trotz der alarmierenden Anfangserscheinungen schwand die Krankheit mit der Beseitigung der ursächlichen Schädlichkeiten in der Regel sehr schnell, ohne irgendwelche Folgen zu hinterlassen. Dank der vorzüglichen hygienischen Verhältnisse und der abwechslungsreichen Verpflegung in der heutigen Marine ist die Nachtblindheit inzwischen vollkommen ausgestorben.

Die Eigenart des Dienstes in der Marine bringt es mit sich, daß hier Verletzungen des Auges verhältnismäßig häufig vorkommen. Wohl die meisten von uns kennen aus eigener Erfahrung jene oberflächlichen, durch Eindringen von Bestand-

Digitized by Google

teilchen des Schornsteinrauches verursachten Fremdkörperverletzungen. Der Fremdkörper läßt sich von seiner Lieblingsstelle, der Hinterfläche des oberen Lides, mit Hilfe eines kunstgerechten, sehr dankbaren Handgriffes in der Regel leicht entfernen. Etwas schwieriger gestaltet sich die Sache, wenn er in selteneren Fällen auf der von Natur sehr viel empfindlicheren Hornhautoberfläche steckt. Er ruft dann, selbst wenn er so klein ist, daß man ihn nur mit Mühe wahrnehmen kann, doch nach und nach eine Entzündung hervor, die zu stärkeren Beschwerden und schließlich dauernder Trübung führen kann. Die einzige Hilfe bildet auch hier eine schnelle, sachgemäße Entfernung durch den Arzt, um nach Möglichkeit zu verhindern, daß eine solche Narbentrübung, die das Sehvermögen leicht für immer schädigen kann, zurückbleibt. Ganz verkehrt ist es jedenfalls, wenn bei Hornhautfremdkörpern zunächst die eigene oder die des Kameraden ungeübte Laienhand derartige Entfernungsversuche mit nicht ganz einwandfreien Hilfsmitteln vornimmt. Man erreicht in der Regel gerade das Gegenteil; der Fremdkörper gräbt sich nur noch tiefer ein, und die Neigung des Hornhautgewebes zur Entzündung wird weiter gesteigert.

Durch schwerere Augenverletzungen ist bei uns in erster Linie das Maschinenpersonal gefährdet, sei es, daß bei der Bearbeitung von Eisen und anderen Metallen oder durch Platzen eines Wasserstandsglases Splitter abspringen und gegen das Auge geschleudert werden. Trotz aller Schutzmaßregeln der modernen Gewerbehygiene zählen gerade Verletzungen der letztgenannten Art, die sich überdies durch besondere Schwere auszeichnen, noch immer nicht zu den größeren Seltenheiten. Vielleicht liegt dies daran, daß die jetzt meist als Schutz vorgesehenen Halbzylinder infolge der Eigenart ihrer Befestigung eigentlich nur nach vorne vollkommenen Schutz gewähren. Ihre Ränder reichen deshalb nicht ganz an die Kesselwand heran, weil von hier aus die genauere Beobachtung des Wasserstandsglases erfolgen muß. Es können also immerhin oben oder seitlich zwischen Kesselwand und Zylinderrand Splitter herausfliegen und ihre zerstörende Wirkung entfalten. Besonders gefürchtet sind naturgemäß die durchbohrenden d. h. den Augapfel eröffnenden Verletzungen, und zwar namentlich dann, wenn die dem Hornhautrande benachbarte Partie des Auges, der sogenannte Strahlenkörper, mitbetroffen ist. Erfahrungsgemäß schließt sich hieran noch nach Wochen, Monaten oder Jahren eine schleichende Entzündung des anderen, unverletzten Auges, die sympathische Augenentzündung, an. Sie ist wegen ihres außerordentlich schweren Verlaufes ganz besonders berüchtigt und führt leider oft zu vollständiger Erblindung. Vorbeugend gegen das Auftreten der sympathischen Augenentzündung wirkt nur eine möglichst frühzeitige operative Entfernung des verletzten Auges.

Interessante Beiträge über Sehstörungen bei Schußverletzungen des Gehirns liefert Inouye auf Grund von Beobachtungen, die er zum großen Teil selbst an Verwundeten des russisch-japanischen Krieges gewonnen hat. Er bestätigt daraus eine bereits von anderer Seite aufgestellte Ansicht, daß die Hauptsehsphäre, d. h. derjenige Teil des Gehirns, mit dem wir das durch die Netzhaut und den Sehnerven vermittelte Bild des Außengegenstandes geistig auffassen, an einer bestimmten Gehirnfurche der rechten und linken Hinterkopfhälfte gelegen ist und daß sich hier eine genaue Projektion der Netzhäute befindet. Das Auge braucht also selbst nicht verletzt oder erkrankt zu sein und kann trotzdem durch eine außerhalb im Gehirn gelegene Ursache

Digitized by Google

mehr oder weniger funktionsunfähig werden. Da die Sehnervenfasern auf ihrem Wege nach der im Hinterkopf gelegenen Sehsphäre zu verschiedenen anderen wichtigen Zentren und Gehirnnerven in Beziehung treten, da man ferner den anatomischen Verlauf der Sehnervenfasern im Gehirn und in der Netzhaut genau kennt, so ist man heutzutage mit Hilfe der gemeinsamen Ausfallerscheinungen häufig in der Lage, Art und Sitz der Gehirnstörung sicher zu lokalisieren. Anderseits nimmt das Auge frühzeitig an vielen Erkrankungen anderer Organe (Herz, Lungen, Nieren, Blut usw.) oder Allgemeinleiden (Syphilis, Tuberkulose, Zuckerkrankheit usw.) teil. Also auch nach dieser Richtung hin bildet es dank der Exaktheit und Übersichtlichkeit seiner Untersuchung ein außerordentlich wertvolles, diagnostisches Hilfsmittel. Je mehr sich unsere wissenschaftlichen Forschungsmethoden vervollkommnet haben, um so häufiger kann man feststellen, daß viele krankhafte Veränderungen des Auges der Ausdruck einer außerhalb, zum Teil weit entfernt vom Auge bestehenden, anderweitigen Erkrankung des Körpers sind, die sich dann trotz ihrer versteckten Lage verhältnismäßig frühzeitig erkennen läßt. Selbstverständlich hat diese streng wissenschaftliche, meist nur mit Hilfe des Augenspiegels ausführbare Diagnosenstellung nicht das geringste gemeinsam mit der von Kurpfuschern beliebten Art, aus der bloßen äußerlichen Betrachtung der Regenbogenhaut alle möglichen und unmöglichen Krankheiten zu erkennen. Abelsdorff*) sagt hierzu richtig: „Der Bau und die Farbe der normalen Regenbogenhaut zeigen ungemein viele individuelle Verschiedenheiten; zur Erkennung von Allgemeinerkrankungen geben dieselben ebensowenig Anhaltspunkte, wie die Unterschiede einer gebogenen oder geraden Nase."

Gewissermaßen den Übergang zwischen Verletzungen und Entzündungen bilden diejenigen Augenstörungen, die durch Einwirkung starker Lichtquellen, also durch Blendung zu entstehen pflegen. Eine besonders charakteristische Form, die sogenannte elektrische Augenentzündung, ist auch in der Marine öfters beobachtet worden. Sie hat große Ähnlichkeit mit der im Hochgebirge oder auf intensiv hellbeschienenen Schneeflächen der Ebene auftretenden Schneeblindheit und wird neueren wissenschaftlichen Forschungen zufolge durch die ultravioletten Strahlen hervorgerufen, d. h. durch diejenigen Strahlen, die wegen ihrer Kurzwelligkeit im Lichtspektrum nicht mehr sichtbar sind, also jenseits von Violett liegen, sich dafür aber durch ihre chemische Wirksamkeit (photographische Platte, Fluoreszenz usw.) zu erkennen geben. Im Gegensatz zu den durch die sichtbaren (leuchtenden) Strahlen des Lichtspektrums hervorgerufenen Reizzuständen des Auges macht die elektrische Augenentzündung zunächst gar keine Erscheinungen. Die davon Befallenen gehen anfangs ruhig wieder ihrer Beschäftigung nach, als ob nichts passiert wäre. Erst etwa 6 bis 8 Stunden später stellen sich die ersten Kopf- und Augenschmerzen ein, die schnell an Heftigkeit zunehmen und schließlich eine fast unerträgliche Höhe erreichen. Es besteht dabei das Gefühl, als ob zahllose scharfrandige Fremdkörper zwischen Augäpfeln und Lidern hin- und hergerollt würden. Ströme von Tränen quellen zwischen den krampfhaft geschlossenen Lidern hervor. Trotz dieser äußerst beängstigenden Erscheinungen pflegt meist nur das äußere Auge zu erkranken, weil die Augenlinse die Eigenschaft hat, sehr begierig ultraviolette Strahlen aufzusaugen und hierdurch unschädlich zu machen. In der Regel verschwindet die Krankheit bereits

*) Abelsdorff: „Das Auge des Menschen und seine Gesundheitspflege". Verlag Teubner-Leipzig.

Digitized by Google

nach einigen Tagen, ohne irgendwelche Folgen zu hinterlassen. Ein recht klassisches Bild dieser Erkrankung hatte Verfasser vor einigen Jahren Gelegenheit, gleichzeitig bei drei Angehörigen des Maschinenpersonals S. M. S. „Kaiser Karl der Große" zu beobachten und näher zu beschreiben. *) Diese hatten am Tage zuvor etwa eine Viertelstunde lang an Bord Versuche angestellt, mit hochgespannten elektrischen Strömen Panzerplatten zu durchschneiden. Dabei kam im Moment des Durchschmelzens eine hochgradig grelle Lichtentwicklung zustande und rief bei allen dreien nach etwa 6 Stunden das oben geschilderte Bild der elektrischen Augenentzündung hervor.

Auch das Licht unserer Scheinwerfer enthält, wie zahlreiche, durch unvorsichtiges Hineinsehen entstandenen Fälle von elektrischen Augenentzündungen bewiesen haben, eine große Menge ultravioletter Lichtstrahlen. Die Wirkung der letzteren kann, schon bevor sie ins Auge gelangen, durch geeignete Schutzgläser unschädlich gemacht werden. Insbesondere hat sich die moderne Technik dieser Sache angenommen und eine reichliche Auswahl mehr oder weniger zweckmäßiger Gläser gezeitigt. Der Gedanke lag daher sehr nahe, die ultravioletten Strahlen auch für eine andere, durch das Scheinwerferlicht bedingte Störung verantwortlich zu machen. Diese besteht bekanntlich darin, daß es dem beobachtenden Auge unter der Einwirkung des in konzentriertester Form zu ihm gelangenden Lichtstrahlenbündels außerordentlich schwer fällt, sich genauer über die tatsächliche Entfernung des leuchtenden Schiffes zu orientieren. Nach dieser Richtung hin vom Verfasser angestellte Versuche verliefen jedoch völlig negativ; sie ergaben nur, daß die ultravioletten Strahlen nicht daran schuld sind. Man kann die eigentliche Ursache nur in einer besonderen Empfindlichkeit der menschlichen Netzhaut selbst suchen, und damit eröffnet sich leider auch für die Zukunft kaum Aussicht auf wirksame Abhilfe. Der integrierende Hauptbestandteil des Scheinwerferlichtes setzt sich eben aus sichtbaren Strahlen des Lichtspektrums von Rot bis Violett zusammen, die im Gegensatz zu den unsichtbaren ultravioletten Strahlen ziemlich ungehindert in das Innere des Auges bis zur Netzhaut vordringen und hier durch Blendung das Zustandekommen einer feineren Tiefenwahrnehmung verhindern. Durch Benutzung geeigneter Dunkelgläser anderseits diesen schädlichen Faktor auszuschalten ist deshalb nicht angängig, weil die Lichtquelle dann für unser Auge zu stark an Leuchtkraft einbüßen und auf größere Entfernungen hin überhaupt nicht mehr zur Geltung kommen würde.

*) Oloff: „Über die Wirkung von Licht und anderen Strahlen auf das Auge". — Deutsche Militärärztliche Zeitschrift 1907.

Digitized by Google

Korea und Japan.

Von Ludwig Rieß.

Wie die Hellenen zur Zeit des Agesilaus und Alexanders des Großen auf die homerischen Gesänge zurückgriffen, um ihr gutes Recht auf asiatische Eroberungen zu betonen, so haben die Japaner zu allen Zeiten aus den ältesten Aufzeichnungen ihrer Nationalgeschichte und Mythologie den Anspruch auf die Beherrschung Koreas hergeleitet. Die Sage von der Kaiserin Jingo, die angeblich um 200 n. Chr. eine Expedition nach dem Festlande unternahm und die Könige der Kleinstaaten, in die Korea damals zerfiel, tributpflichtig machte, ist noch heute eine allen Japanern heilige Erinnerung; der Sohn, den die Kaiserin nach ihrer Rückkehr gebar, ist der Kriegsgott Hachiman des japanischen Volkes geworden. Admiral Vicomte Ogasawara, der vor einigen Jahren einen historischen Essay veröffentlichte, zweifelt gar nicht daran, daß es der Hauptzweck der heldenmütigen Kaiserin war, die Straße von Korea zu beherrschen, und daß Japan in Gefahr kam, feindlichen Invasionen zu erliegen, als nach zwei Jahrhunderten die Besitzungen im Innern der Halbinsel unter ihren Nachfolgern aufgegeben wurden. Nur die Insel Tsushima, die von Koreanern besiedelt war und noch jetzt Reste koreanischer Eigenart bewahrt, ließen sich die Japaner niemals wieder entreißen.

Das wieder unabhängig gewordene Korea schloß sich aufs engste der chinesischen Kultur an, übernahm den Buddhismus und wurde im 5., 6. und 7. Jahrhundert der Lehrmeister Japans in allen Künsten und Wissenschaften. Förderlich für diese religiöse und kulturelle Mission war die inzwischen erfolgte Verlegung des Schwerpunktes der japanischen Geschichte nach dem von Korea entfernten Zentraljapan und die Inanspruchnahme aller Kräfte des kriegerischen Inselvolkes zur Zurückdrängung der Ainu, die damals noch den ganzen Osten der japanischen Hauptinsel innehatten. Die auf eine Reihe von Jahren oder auf Lebenszeit an den japanischen Kaiserhof verpflanzten Koreaner brachten die Schreibkunst, die Kenntnis der chinesischen Klassiker, die Medizin, Astrologie und gewerbliche Fertigkeiten nach Japan. Nicht wenige japanische Adelsfamilien rühmten sich später, von diesen Kulturträgern abzustammen, und die von Koreanern im Tempel von Horyuji bei Nara gemalten Freskos gelten vielen Kennern als das hervorragendste Kunstwerk in Japan. Aber je mehr China das eigentliche Musterland für die lern- und nachahmungseifrigen Japaner wurde, um so mehr lockerte sich das ideelle Band, das die Höfe von Japan und Korea verknüpfte. Zugleich hatten auch die nach Nordosten vordringenden Eroberungen der Japaner die Wirkung, daß die Brücke nach Korea für den diplomatischen Verkehr und die Kulturübermittlung, ebenso aber auch für kriegerische Unternehmungen abgebrochen wurde. Seitdem 794 Kioto die Residenz des Kaisers von Japan geworden war und in den eroberten Marken des Ostens das berufsmäßige Kriegertum ausgebildet wurde, war China die Sonne der intellektuellen und religiösen Bewegung, um die sich der Hof und die Klöster Zentraljapans drehten, während der kriegerische Ehrgeiz der Gefolgsherren in der großen Ebene Kwanto, östlich von dem Gebirgsmassiv der Hauptinsel, ein zukunftsreiches Feld der Betätigung fand. Ehe sich das dort entstandene Feudal-

Digitized by Google

system zu einer Einheit organisierte, deren Spitze, das Bakufu, dem kaiserlichen Hofe 1184 die politische Herrschaft entzog, konnten Koreaner wiederholt die Insel Kiushiu im Südwesten durch Einfälle und Plünderungen heimsuchen.

Nun erlagen aber China und Korea im 13. Jahrhundert dem Mongolenansturm. Kublai Khan, der die gewaltigen Festungswerke seiner Residenz Peking baute, wünschte auch mit Japan in diplomatischen Verkehr zu treten und bediente sich seines Vasallen in Korea zur Vermittlung. Da die Japaner das ablehnten, ließ er die Inseln Tsushima und Iki in der Straße von Korea besetzen und von dort aus 1275 einen Einfall nach Kiushiu machen, der aber abgeschlagen wurde. Eine neue Gesandtschaft wurde in Kamakura auf Befehl des obersten Kriegsherrn Hojo Tokimune enthauptet. Er organisierte auch die Küstenverteidigung an der Westküste von Kiushiu. Durch seine Energie und durch einen Taifun, der die mongolische Flotte erfaßte (1281), wurde Japan gerettet. Aber die Feindschaft gegen Korea, das den Mongolen so gefügig gewesen war, blieb ein Erbteil der Bevölkerung von Kiushiu. Infolge der inneren Wirren, die Japan erfüllten, konnten die Krieger der Südwestinsel auf eigene Faust ihre Rache durch Piratenzüge an die Küsten Koreas und Chinas nehmen, die sie Jahrhunderte lang fortsetzten. Bis herab auf unsere Tage läßt sich die Sehnsucht nach einer Eroberung Koreas als ein stehender Lieblingsgedanke der Bevölkerung Kiushius nachweisen.

Seine Unabhängigkeit erlangte Korea wieder, als eine chinesische Erhebung der Mongolenherrschaft 1368 ein Ende machte und die nationale Dynastie der Ming errichtete. Aber die neuen Kaiser von China forderten die über ein Jahrhundert lang den Mongolen zugestandene Suzeränität über Korea als ihr Erbteil. Der König verweigerte die Anerkennung und wollte es auf einen Krieg ankommen lassen. Da geschah etwas, wofür man vergeblich eine Analogie in der Geschichte sucht. Die Armee empörte sich, um nicht in den Kampf zu ziehen, setzte den König ab und erklärte das königliche Haus, das dem Lande bereits 32 Herrscher gegeben hatte, für erloschen. Der rangälteste Offizier Ni Taijo wurde als König des erneuerten Staates proklamiert. Er sandte eine Gesandtschaft nach Nanking, erbat die Investitur als Vasall des Ming-Kaisers und nahm für sein Land den vom chinesischen Kaiser auf Korea übertragenen Namen „Chosen" d. h. „Morgenfrische" an. Dieses Ereignis von 1392 wurde als die Ära des erneuerten Nationalstaates eingeführt. Eine neue „Hauptstadt" (das bedeutet Söul) wurde in den Bergen angelegt, und in dem Festhalten aller Äußerlichkeiten der damaligen, nach chinesischem Muster durchgeführten Verwaltungsreform erblickten die Koreaner seitdem ihre Eigenart. Zugleich wurden die buddhistischen Klöster „verstaatlicht" und die Lehren des Konfuzius den Beamten als Religion vorgeschrieben. Auch auf intellektuellem Gebiete suchte Korea den sklavischen Anschluß an die Restaurationskultur der Ming-Dynastie. Indem die Koreaner sich freiwillig ins Schlepptau der chinesischen Politik nehmen ließen, hofften sie zugleich, vor den Einfällen der mandschurischen Reiterstämme und vor den Plünderungen der japanischen Korsaren Schutz zu finden.

Diese Anlehnung an China, die von der Dynastie, die Korea in den letzten fünf Jahrhunderten beherrscht hat, gleich nach der Usurpation zum Prinzip erhoben wurde, ist die wahre Ursache des unaufhaltsamen Niedergangs des einst so blühenden

Digitized by Google

und an unerschöpflichen Hilfsquellen noch heute reichen Landes geworden. Allerdings hatten die Versuche der chinesischen Kaiser, das Seeräuberunwesen abzustellen, anfangs guten Erfolg. Der mächtigste Mann in dem damals von Bürgerkriegen zerfleischten Japan, der große Organisator und Friedensfürst Ashikaga Yoshimitsu, trat in ein Freundschaftsverhältnis zum Kaiser von China, zwang die in Kiushiu angesiedelten Seeräuber zur Herausgabe von einigen hundert geraubten Koreanern und nahm sogar den Titel „König von Japan" durch chinesische Belehnung an, wofür er einen jährlichen Tribut von 1000 Unzen Goldes versprach.

Dieses Herabsinken Japans im Vergleich zu der erfolgreichen Zurückweisung aller Annäherungsversuche 120 Jahre früher bestärkte die Opposition gegen das Haus Ashikaga und den Haß gegen China und Korea. Allmählich erkannten die Koreaner, daß die Gesandtschaften an die „Könige" von Japan ohne Wirkung auf „die Japaner des Meeres", die erbarmungslosen Hai wo der chinesischen Berichte, waren; seit 1460 hörten die diplomatischen Beziehungen wieder vollständig auf. Einzelne Niederlagen, die den Piratenflotten bei den Riukiu-Inseln beigebracht wurden, halfen wenig.

Da die Chinesen und Koreaner sich nicht zur Aufrechterhaltung einer dauernden Seepolizei in ihren Gewässern aufschwingen konnten, so wurde seit dem Niedergang der Zentralgewalt in Japan mit Anfang des 15. Jahrhunderts der Unfug der räuberischen Überfälle der Küstenplätze in China und Korea durch Japan nur noch schlimmer. Koreanische Dschunken wagten gar nicht mehr die Fahrt nach den Riukiu-Inseln, dem damaligen Haupthandelsmarkt des internationalen Verkehrs Ostasiens. Bald gab es in Korea nur noch Fischerboote, und selbst diese nur von armseligster Bauart, weil man sich ja doch nicht aufs hohe Meer wagen konnte, ohne von Japanern bedroht zu werden. Ebenso unwirksam war der Schutz an der koreanischen Landgrenze gegen die Reitervölker. Auf Chinas Wunsch wurde westlich vom Yalufluß die 100 km breite und 480 km lange Waldwüste angelegt, die nach Westen durch einen Pallisadenzaun abgesperrt und in der kein Ansiedler geduldet wurde. Erst in unsern Tagen ist dieses von Natur fruchtbare Gebiet wieder zum Anbau freigegeben worden. Damit war Korea von allem Verkehr abgeschlossen, außer auf der durch die Wüstung freigehaltenen „Straße nach Peking" und an der von den Japanern beherrschten Ansiedlung Fusan, wo der Dynast von Tsushima für Frieden sorgte. Den Überschuß der Landesprodukte erpreßten die Beamten und brachten so allmählich die ganze Bevölkerung in den bettelarmen Zustand, den wir noch heute im Innern des Landes antreffen.

Daß in Ostasien drei geschlossene Handelsstaaten, Korea, China und Japan, das belebende Element des freien Seeverkehrs beiseite setzten, beruht auf dem politischen Gegensatz der beiden kontinentalen Staaten gegen das Inselreich. Japan wurde aber das Hauptziel der europäischen Handelsnationen des 16. Jahrhunderts, der Portugiesen, Spanier, Holländer und Engländer, weil es das Silber produzierte, das als Basis des Handelsaustausches von Indien ostwärts dienen konnte, und weil seine Waldungen das Material zum Bau und zur Reparatur der Schiffe darboten. Die mit guten Kanonen bewehrten Schiffe der Europäer hatten von den auf den Nahkampf und die Verwendung von Brandern angewiesenen japanischen Korsaren nichts zu fürchten. Die Feudalherren in Kiushiu wetteiferten, die fremden Schiffe in

Digitized by Google

ihr Gebiet zu locken; auch der christlichen Mission setzten sie kein Hindernis in den Weg. Als der im Bürgerkrieg siegreiche Ota Nobunaga auch in Kiushiu Ordnung herstellte (1573), schien eine neue Zeit für ganz Ostasien anzubrechen. Aber der unternehmungslustige Feldherr Hideyoshi faßte den Plan, die Kräfte der Insel Kiushiu zur Eroberung Koreas zu verwenden, wie einst die Kaiserin Jingo. Zwar schlug ihm Nobunaga das ab, aber nach der Ermordung des Oberherrn ganz Japans wurde Hideyoshi sein Nachfolger. Er kündigte dem König von Korea seinen phantastischen Endplan mit: „Ich will ein mächtiges Heer versammeln, und indem ich in das Land des großen Ming einfalle, will ich mit dem Rufe meines Schwertes den ganzen Himmel seiner 400 Provinzen erfüllen." Da Korea für diese Hilfe nicht zu haben war, entsandte Hideyoshi 1592 eine Expedition, die zunächst die Halbinsel erobern sollte. Der größte Teil des Landes und die Hauptstadt Söul fielen in die Hände der Japaner. Als aber ein chinesisches Heer den Koreanern zu Hilfe gekommen war und die Koreaner mit eisenbeschlagenen Schiffen*) die Landung der japanischen Verstärkungen bei Fusan zu verhindern gelernt hatten, gab Hideyoshi sein großes Unternehmen 1598 auf. China verbot seinen Untertanen jeden direkten Verkehr mit Japan bei Todesstrafe und duldete keinen Japaner in seinem Gebiet. Korea beschränkte sich auf den passiven Handel der japanischen Kolonie Fusan über Tsushima. Seit 1640 schloß sich auch Japan gegen das Ausland ab, indem es nur holländische und chinesische Niederlassungen in Nagasaki zuließ.

Um wenigstens den Schein zu wahren, als hätte Japan die Oberhoheit über Korea erlangt, veranlaßte das Haus Tokugawa die koreanische Regierung, auf seine Kosten jährlich eine glänzende Gesandtschaft nach Yedo, der neuen Hauptstadt Japans, zu senden. Die Zahl der freigehaltenen Koreaner schwoll bald zu 400 Personen an und wurde eine schwere Last für die japanische Staatskasse. Auf Wunsch der Japaner wurde diese Sitte im 18. Jahrhundert aufgegeben und durch ein Bankett in Tsushima ersetzt. Die Japaner hielten aber die Fiktion aufrecht, daß Korea ihnen sowohl wie den Chinesen den Tribut der Vasallität darbringe. Für das neue Japan bildete die Eroberung der mythischen Kaiserin Jingo, der Sieg über die Mongolen, die Invasion Hideyoshis und die oft abgemalten Gesandtschaften in der Tokugawazeit die Basis für den Anspruch, ewige Rechte zum Schutze Koreas gegen jede übergreifende Abhängigkeit von anderen Mächten, besonders von China, zu haben.

Als nun im Zeitalter von Dampf und Eisen die Einkapselung und Eigenbrödelei der drei alten Kulturländer Ostasiens zu Ende ging, waren die Koreaner nicht wenig stolz darauf, daß sie dem Anpochen der Fremden besser widerstanden als das chinesische Riesenreich, das 1860 seine Hauptstadt gegen die Engländer und Franzosen nicht verteidigen konnte, und als die japanischen Inseln, die 1863 in Kagoshima und 1864 in Shimonoseki empfindliche Züchtigungen über sich ergehen lassen mußten. Das verknöcherte Korea, der Vasall Chinas, konnte sich in dem Jahrzehnt 1866 bis 1876 rühmen, der Welt zum Trotze seine Abgeschlossenheit aufrecht zu erhalten. Im März 1866 wagte der Regent die Hinrichtung von neun französischen Missionaren; als Admiral Roze im Oktober mit einer Fregatte („Guerrière"), 2 Kor-

*) Die Koreaner schützten ihre Schiffe durch Eisenblech gegen die Brandpfeile der Japaner. Sie werden deshalb zuweilen als die Erfinder von „Panzerschiffen" gerühmt!

Digitized by Google

vetten („Laplace" und „Primanguet"), 2 Avisos und 2 Kanonenbooten an der Mündung des Hanflusses erschien, Genugtuung zu fordern, erlitten die Landungstruppen so schwere Verluste, daß das Geschwader wieder nach China zurückkehrte, wo inzwischen das Verbot der Pariser Regierung, Gewalt anzuwenden, eingetroffen war. Während dieser Feindseligkeiten wurde auch auf dem amerikanischen Schoner „General Sherman", der eine Versuchsfahrt in den Tatongfluß gemacht hatte, die ganze Besatzung niedergemacht, ohne daß die Vereinigten Staaten zunächst mehr taten, als Erkundigungen einzuziehen. Auch die Expedition der Amerikaner unter dem Kommissar Low und dem Admiral Rodgers hatte keinen anderen Erfolg als unnützes Blutvergießen. Den mehr freundschaftlichen Anfragen Rußlands und Deutschlands durch diplomatische Vertreter, die zu diesem Zweck Fusan besuchten, setzten die lokalen Obrigkeiten durch ablehnende Antworten ein Ziel. Auch auf japanische Kriegschiffe, die in den Hanfluß einliefen, feuerten die Koreaner 1875, weil sie sie für französische hielten. In Japan verlangten die Patrioten infolgedessen einen neuen Feldzug gegen Korea. Aber die Regierung wählte eine kluge Taktik, die zugleich auf Beseitigung der chinesischen Suzeränität und den Abschluß eines Freundschaftsvertrages mit Korea berechnet war. Der Satsumaner Mori Arinori wurde nach Peking gesandt, um anzufragen, ob die chinesische Regierung die Verantwortung für die der japanischen Flagge in ihrem Vasallenstaat Korea angetane Schmach übernehmen wolle oder ob sich Japan direkt an die Koreaner halten solle, wozu eine große Kriegsmacht in Japan bereits zusammengezogen sei. Der Erfolg in Peking entsprach den Erwartungen; China entzog sich allen Entschädigungsansprüchen wie zwei Jahre vorher bei Gelegenheit des Strandraubes durch formosanische Wilde, indem es erklärte, über das „Außenkönigreich" Korea habe es keine rechtliche Hoheit. Zugleich gab es aber durch einen Spezialgesandten in Söul den Rat, Japan die Ausdehnung seiner Handelsfreiheiten in Korea über Fusan hinaus zu gewähren. Als nun der japanische Bevollmächtigte Inouye, der jetzt unter dem Namen Graf Inouye allgemein bekannt ist, mit einem scheinbar mächtigen Geschwader unter Kuroda auf der Höhe von Chemulpo anlangte, bedurfte es erst langer Erklärungen, ehe die Koreaner darauf eingingen, daß „die beiden Regierungen" einen Freundschafts- und Handelsvertrag schlossen, durch den „Korea als unabhängiger Staat dieselben Souveränitätsrechte genießt wie Japan", ständige diplomatische Vertreter in Söul für Japan anerkennt und nach Tokio sendet und allen japanischen Untertanen in drei Vertragshäfen, in denen sie Exterritorialität genießen, das Recht zu wohnen und Handel zu treiben einräumt. Japan übertrug einfach die Bestimmungen, die in seinem eigenen Gebiet für die fremden Kaufleute bestanden, auf seine eigenen Untertanen, die in Korea Handel treiben wollten. Das Entscheidende war aber, daß mit dem Abschluß dieses Vertrages vom 26. Februar 1876 die „Eremitennation" unter Japans Führung in die politische Arena der Kulturwelt eintrat, ohne die Tragweite dieses Schrittes zu ahnen.

* * *

Sechs Jahre dauerte es, ehe es den anderen Mächten gelang, einen dem japanischen ähnlichen Freundschafts- und Handelsvertrag mit Korea abzuschließen. In dieser Zwischenzeit, 1876 bis 1882, stellten sich die inneren Gegensätze, die auf alten

Digitized by Google

Rivalitäten der am Hofe einflußreichen Familien beruhten und während der langen Minderjährigkeit des Königs an Erbitterung zugenommen hatten, auf den neuen Antagonismus ein: Die westliche Kultur und Japan! — die geheiligte Tradition und China! Dazwischen gab es allerdings noch, was besonders gefährlich wurde, die Devise: gemäßigter Fortschritt in westlicher Kultur nach dem Vorbilde, das der Vizekönig Li Hung Tschang gab, und Zurückdrängung der japanischen Bevormundungsversuche. Die Widersacher scheuten vor Gift und Todschlag nicht zurück und benutzten den Patriotismus nur zum Mittel des Parteikampfes. Die Todfeindschaft des Vaters des Königs und der hochbegabten Königin durchsetzte das Gewirr mit hochdramatischen Komplikationen.

Das Unglück Koreas begann mit der Unterbrechung der regelmäßigen Thronfolge im Jahre 1864, in dem der letzte König aus dem Hause des oben erwähnten Usurpators von 1392 starb, ohne einen Leibeserben und ohne einen Nachfolger adoptiert zu haben. Seine Witwe bestellte den damals erst zwölfjährigen Yi Heui (der 1907 abgesetzt wurde und noch lebt), zum König, weil sie erwartete, daß sein Vater die ihm dadurch zufallende Stellung als Tai-wen-kun, d. h. als Regent, aus Mangel an politischem Interesse nicht energisch geltend machen werde. Sie sollte sich bitter enttäuscht sehen. Denn einen so hartherzigen, kühnen und machthungrigen Intriganten und Despoten hat es auch im Fernen Osten noch kaum gegeben. Er stellte zu der Zeit, als China nur mit Hilfe der Franzosen und Engländer seine Rebellen niederzwingen konnte und Japan durch Strafexpeditionen gedemütigt wurde, seine Politik auf absolute Feindschaft gegen die Europäer ein und hatte, wie wir gesehen haben, während seiner neunjährigen Herrschaft Erfolg damit. Dadurch, daß er chinesischer war als die Chinesen, wurde er der Abgott der Reaktionäre in der koreanischen Beamtenschaft. Er war das Haupt der Opposition, als der junge König, den seine Gemahlin aus der chinesenfreundlichen mächtigen Adelsfamilie der Min leitete, auf Rat des Pekinger Hofes den Handelsvertrag mit Japan abschloß. Riesenpetitionen der nach der Hauptstadt zusammenströmenden Hausierer, Manifeste der Literaten und schwere Beschuldigungen der leitenden Minister dienten als Mittel, um den Hof einzuschüchtern, so daß der Abschluß der Verträge mit anderen Mächten hinausgeschoben wurde. Als 1882 eine lang anhaltende Dürre die Massen erregte, suchte der ehemalige Regent durch Gefangennehmung des Königs, Ermordung der Königin und der Minister zum Ziele zu kommen, und als der Versuch fehlschlug, scheute er sich nicht, die Japaner zu beschuldigen, den Angriff auf den Palast veranlaßt zu haben. Mit höchster Lebensgefahr schlug sich das kleine Häuflein der vom wütenden Janhagel Angegriffenen unter Führung des Gesandten Han-abusa aus der Hauptstadt zum Hafen. Um den schwer kompromittierten Tai-wen-kun zu retten, ließ Li Hung Tschang, scheinbar zum Schutze der Gesandtschaft, Truppen nach Söul marschieren, die den Vater des Königs an Bord eines chinesischen Kriegschiffes und nach Tientsin in Sicherheit brachten. Die in Söul bleibenden chinesischen Truppen (3000 Mann) bildeten einen Rückhalt der reaktionären Partei. Die Männer des Fortschritts, die auf die Japaner rechneten, hatten aber einen großen Erfolg, als ihnen 1884 die Einrichtung eines Postwesens gelungen war, das Korea den Eintritt in den Weltpostverein ermöglichen sollte. Zur Feier des Ereignisses lud der Generalpostmeister die fremden Gesandten und hervor-

Digitized by Google

ragendsten Beamten am 4. Dezember 1884 zu einem Bankett ein; einige liberale Führer eilten aber währenddessen zum königlichen Palast, beriefen im Namen des Königs die japanischen Truppen dorthin und ließen dann die ihnen feindlichen Minister vom Bankett ebenfalls zum König holen. In dem Augenblick, als diese aus ihren Sänften stiegen, wurde ihnen der Kopf abgeschlagen. Als dies ruchbar wurde, stürmte der chinesische General Yuan Shi Kai mit seinen Truppen zum Palast. Die Japaner schlugen sich zur Gesandtschaft durch, aber die Rache ereilte die Fortschrittsmänner. Durch dieses Hineinziehen der bewaffneten Macht Japans und Chinas in ihre Staatsstreiche schürzten die koreanischen Parteien den Knoten des tragischen Geschicks ihres Vaterlandes.

Zwar einigten sich Japan und China durch den Vertrag von Tientsin, den Graf Ito und Li Hung Tschang am 18. April 1885 abschlossen, dahin, beiderseits ihre Truppen aus Korea zurückzuziehen und keine militärischen Instrukteure hinübergehen zu lassen. Aber die Lage wird doch grell durch den folgenden Artikel beleuchtet: „Wenn in Zukunft in Korea eine Unruhe oder wichtige Veränderung vorkommen sollte, und es für beide Länder, China und Japan, oder eins von ihnen, notwendig werden sollte, Truppen dorthin zu schicken, so sollen sie erst sich gegenseitig Mitteilung davon machen und nach Erledigung der Angelegenheit sollen die Truppen sofort zurückgezogen und nicht ständig dort belassen werden." Der chinesische Einfluß überwog am koreanischen Hofe, weil Yuan Schi Kai als chinesischer Gesandter überragendes Ansehen hatte und weil Japan die Auslieferung zweier Hauptbeteiligten an dem Staatsstreich vom 4. Dezember 1884, die sich nach Japan geflüchtet hatten, ablehnte. Die Rückkehr des Tai-wen-kun nach Söul im Jahre 1885 stärkte gleichfalls die chinesische Partei. Die Königin suchte in der Sphäre des geselligen und geistigen Lebens europäische Kulturelemente einzuführen, betonte dabei aber ihre Abneigung gegen die Japanerfreunde. Auch ihr erschien es als ein Triumph, als ein Koreaner den in Japan weilenden und dort sehr gefeierten koreanischen Fortschrittsmann Kim Okkiun, der sich allerdings 1884 stark kompromittiert hatte, 1894 nach Shanghai lockte und dort erschoß, worauf dann der Leiche, die von der chinesischen Regierung nach Söul gesandt wurde, der Kopf abgehauen und öffentlich ausgestellt wurde. Japan war damals so tief in parlamentarische Schwierigkeiten verstrickt, daß Li Hung Tschang es wagte, auf Wunsch des koreanischen Premierministers trotz des Tientsin-Vertrages 1500 Mann von Weihaiwei nach Korea zu senden, ohne Japan eine vorherige Anzeige zu machen. Sie sollten dazu dienen, eine Revolte der Bauern gegen die sie aussaugenden Beamten zu unterdrücken. Erst am Tage ihrer Ausschiffung in Asan, am 8. Juni 1894, erfolgte die Benachrichtigung der japanischen Regierung.

In Tokio faßte man in dieser Lage den Entschluß, die Beherrschung der koreanischen Regierungsgewalt in Söul zu erzwingen, um mit einem Schlage das wieder zu gewinnen, was die neunjährige geheime Leitung der Geschäfte durch die Königin dem japanischen Einfluß und den nach japanischem Vorbild radikal fortschrittlichen Parteien genommen hatte. Die koreanische Staatsmaschine arbeitete in der Zeit von 1885 bis 1894 ganz nach dem Ideal des chinesischen Literatentums und verknöcherten Konfuzianismus. Unermüdlich las der König die Nächte hindurch die eingeforderten Berichte und gab Anweisungen über jede Kleinigkeit mit den nie fehlenden

Digitized by Google

Zitaten aus der Literatur und mit gelehrten Berufungen auf Präzedenzfälle des chinesischen Altertums. In dem Bewußtsein geschäftskundigen Fleißes und in der Anhäufung eines Privatvermögens fand er seine Befriedigung. Seine Furchtsamkeit machte ihn zum leicht lenkbaren Werkzeug seiner Gemahlin, die für die Freundschaft mit China schwärmte und als Landesmutter gesunden Menschenverstand bewies, zugleich aber das Ränkespiel am Hofe beherrschen wollte und nicht davor zurückschreckte, ihren Gegenspielern Gift in die Schokolade zu streuen, mit der sie sie eigenhändig bewirtete. Gegen die parlamentarischen und demokratischen Ideen, die Japans Staatsmänner in Ostasien einführten und die in der Abschaffung der Nationaltracht selbst für die Damen des Hofes in Tokio einen nach ihren Begriffen pietätlosen Ausdruck fanden, hegte sie die schwer zu verbergenden Gefühle instinktiven Hasses. Oft verriet sie bei Besprechung solcher Themata ihre bei den Audienzen übliche Anwesenheit hinter dem Wandschirm, der dem Thron als Hintergrund diente. Also war der Kampf gegen den Einfluß dieser Frau auf die koreanische Politik eine Bedingung der Erstarkung des japanischen Einflusses. Man konnte dabei sogar auf die Hilfe des Tai-wen-kun rechnen, der aus Haß gegen die Königin zu den radikalen Reformern übergegangen war, die von Japan das Heil erwarteten.

Der Anfang vom Ende der Selbständigkeit Koreas war das Erscheinen des von Tokio geschickten Gesandten Otori am 28. Juni 1894 vor dem Könige, dem er die Frage vorlegte: „Ist Korea ein unabhängiger Staat?" Nach einiger Bedenkzeit wurde diese sonderbare Frage bejahend beantwortet. Noch sonderbarer war die Konsequenz, die dieser Vertreter Japans aus der ihm willkommenen Antwort ableitete. Er legte ein eingehendes Programm für Verwaltungsreformen vor und verlangte, daß der König es annehme. Dazu erklärte sich der König bereit, sobald Japan seine Truppen aus Korea zurückgezogen habe. Statt auf diese Bedingung einzugehen, verlangte Otori am 19. Juli, daß Korea seinen Freundschafts- und Handelsvertrag mit China als erloschen erklären und die chinesischen Truppen zum Verlassen des Landes zwingen solle. Er gab dem Könige 3 Tage Bedenkzeit. Als sie hingingen, ohne daß eine Antwort eintraf, drang Otori mit japanischen Truppen am Morgen des 23. Juli 1894 gewaltsam in den Palast ein, nachdem 17 Mann der Palastwache getötet und 70 verwundet waren. Der König gab seine Einwilligung, nachdem der herbeigeholte Tai-wen-kun, sein Vater, ihm dazu geraten hatte. Ihm überließ der König die Regierung, und dieser alte Chinesenfreund zerriß den koreanisch-chinesischen Vertrag und bat tags darauf Otori, für die Vertreibung der chinesischen Truppen aus Korea zu sorgen. Damit war das „unabhängige" Korea ein Spielball in den Händen Japans, wenn nicht China oder eine andere Macht den Japanern in den Arm fiel. Um das zu verhindern, verließ eine japanische Kriegsflotte von 8 Schiffen an eben dem 23. Juli, der die Vergewaltigung des Königs von Korea brachte, den Hafen von Sasebo.

Nach dem Ausgang des chinesisch-japanischen Krieges konnte Artikel I des Friedens von Shimonoseki, wonach China endgültig die volle Unabhängigkeit und Autonomie Koreas anerkennt, nichts anderes bedeuten, als daß der japanische Einfluß die koreanische Regierung beherrschen solle.

Noch während des Krieges hatte die japanische Regierung einen ihrer hervorragendsten Staatsmänner als Gesandten und Leiter der notwendigen Reformen

Digitized by Google

nach Söul entsandt. Es war Graf Inouye, der vom September 1904 bis August 1905 als der erste Generalresident oder Regent von Korea wirkte. Etwa fünfzig Fachmänner der verschiedenen Verwaltungszweige wurden von ihm aus Japan beordert, um in ähnlicher Weise, wie es bei Beginn der neuen Ära in Japan geschehen war, durch Befehle an das Volk im Namen des Souveräns die äußerlichen Hindernisse ökonomischer Lebensführung zu beseitigen und den Schlendrian der Volksgewohnheiten an der Wurzel zu treffen. Wie einst in Japan beim ersten Übergang zur Modernisierung erschienen viele auf Äußerlichkeiten abzielende „Gesetze", die auf den ersten Blick den Fremden lächerlich, ja kindisch vorkamen, die aber doch, sobald sie durchgeführt waren, von weittragenden und wohltätigen Folgen für das Volksleben sein mußten. So sollte das unerläßliche Weiß der koreanischen Männerkleidung, wodurch die Frauen mit fast täglicher Wäscherei überlastet sind, abgeschafft, sollten die bei der Arbeit hinderlichen Hängeärmel der Mittelklassen gekürzt, die unförmigen Hüte verkleinert, die lange, stets mit der Hand zu haltende Pfeife aufgegeben, der Haarknoten der Männer abgeschnitten werden. Ehe man über diese Verordnungen lacht, sollte man sich erinnern, daß auch Peter der Große bei der Europäisierung seines Landes den Kaftan und die langen Bärte durch die Polizei verkürzen ließ. Daß die Japaner, die seit alter Zeit als die Plagegeister Koreas bekannt waren, mit solchen Belästigungen anfingen, erhöhte den Widerwillen gegen sie und ihre Reformen umsomehr, als diese Äußerlichkeiten zum Teil Symbole des Familienstandes waren und ein auf sie bezüglicher Zwang wie einst der Zopf der Mandschuren für die Chinesen als Zeichen der Unterwerfung unter fremde Gewalthaber ausgelegt werden konnte. Der Kampf gegen die von den Japanern eingesetzten und vielfach aus der Verbannung erst herbeigerufenen Minister knüpfte an diesen Widerwillen an. Die Königin wurde das Haupt der diesen Reformen und den Japanern im allgemeinen widerstrebenden Patrioten. Inouye beklagte sich bitter über seine nach Korea herüberströmenden Landsleute, die sich als die Herren des Landes aufspielten, die Koreaner roh behandelten und beraubten. Das Schlimmste kam aber erst unter Inouyes Nachfolger, Vicomte Miura. Er und die Mitglieder seiner Gesandtschaft verbanden sich mit dem Tai-wen-kun zu der schauderhaften Untat in der Nacht des 8. Oktober 1895, als sie in den Palast eindrangen, den König gefangen nahmen, die Königin ermordeten und mit Petroleum verbrannten. Nach der Abberufung dieser Missetäter kehrte Inouye nach Söul zurück, nahm aber das Amt als Regent von Korea nicht wieder an. Als der König und der Kronprinz sich am 11. Februar 1896 aus der Gefangenschaft des Palastes in die russische Gesandtschaft retteten, war die erste Periode der Vorherrschaft Japans in Korea vorüber. Ihre Nachwirkung war nur die Verschärfung des nationalen Gegensatzes.

* * *

Ein volles Jahr bot die russische Gesandtschaft in Söul dem Könige ein Asyl und beherbergte zugleich das Staatsministerium. So lange war auch die japanische Bevormundung und die rücksichtslose Willkürherrschaft der rabiaten Parteigänger, die der Untergang der Königin emporgehoben hatte, beseitigt. Viele der schlimmsten und manche nur mit fortgerissene Würdenträger büßten jetzt mit ihrem Leben, wenn sie sich vor der Wut der hauptstädtischen Bevölkerung nicht rechtzeitig nach Japan retten

Digitized by Google

konnten. Der über 80 jährige Tai-wen-kun lebte noch bis Februar 1898 in völliger Zurückgezogenheit.

Die Flucht des Königs in die russische Gesandtschaft erschien den koreanischen Patrioten wie eine Befreiung ihres Landes vom japanischen Joche. Schwärmerische Loyalität zu dem schwer geprüften Monarchen und Hoffnungen auf eine nationale Wiedergeburt belebten jetzt das zu Koreas Schaden seit Jahrhunderten auf die Hauptstadt beschränkte politische Getriebe. Solange der russische Gesandte Waeber auf seinem Posten blieb, bis September 1897, machte Rußland keinen Versuch, die ihm so günstige Lage für Expansionszwecke auszunützen. In dem Protokoll vom 9. Juni 1896, das Fürst Lobanow und Marquis Yamagata, Japans Vertreter zur Krönung des Zaren, in Moskau vereinbarten, war die Einwirkung beider Mächte auf Korea noch als eine minimale und freundschaftlich leicht abzugrenzende gedacht. So regten sich in Söul die Hoffnungen, daß die Koreaner ohne Gefährdung von außen sich selbst reformieren und dadurch ihre Unabhängigkeit sichern könnten. Die Gründung des Unabhängigkeitsklubs, der seinen Absichten für die Zukunft gleich das „Denkmal der Unabhängigkeit" setzte, erweckte die größten Hoffnungen. Als Endziel dachte man sich eine Landesvertretung und erwartete die Unterstützung Englands und Amerikas auf dieser Bahn der Freiheit. Ein in Amerika erzogener Koreaner, der sich in San Francisco als Arzt eine angesehene Stellung verschafft hatte (Dr. Philipp Jaisohn war sein angenommener Name), war die Seele dieser Bewegung, die in seiner Zeitung „The Independent" ihr Organ hatte und durch Konzessionen an Unternehmer aus allen Ländern zugleich die Hilfsquellen Koreas erschließen und seine Unabhängigkeit durch die widerstreitenden Interessen sichern wollte. Nach dem Vorbild des für China so segensreichen Einflusses des Seezolldienstes wurde ein in der Tat hervorragender Engländer, J. McLeavy Brown, an die Spitze der koreanischen Finanzverwaltung berufen. Korea trat 1896 in eine Periode vernünftigen Fortschrittes, die ihm seinen nationalen Bestand unterbauen sollte.

Aber zwei Umstände störten den glücklichen Fortgang. Der eine war die unglückliche Umbildung im Charakter des Königs. Seitdem er seinen neugebauten Palast bezogen hatte (denn den alten, wo die jetzt heilig gesprochene Königin ermordet worden war, überließ man dem Verfall), wurde er ein auf seine Despotenstellung eifersüchtiger, feiger und gewissenloser Intrigant, abergläubisch und launenhaft, eitel und verschwenderisch. 1897 nahm er den Titel „Kaiser von Korea" an, und sein 40jähriges Regierungsjubiläum wollte er vor Abgesandten aller Souveräne der Welt in dem dazu würdig umzugestaltenden Söul feiern. Von konstitutionellen Schranken seiner Allmacht wollte er nichts wissen; in den Führern des Unabhängigkeitsklubs sah er seine Feinde, gegen die er die Hausierergilde hetzte. Ihm ist es zuzuschreiben, daß von 1897 bis 1904 die innere Geschichte Koreas die wechselnden Bilder einer phantastischen Opera buffa darbot; auch die närrische Verliebtheit in die Tochter eines Türstehers fehlte nicht in den komischen Intermezzos. Die ersten Erwägungen, ob man ihn nicht absetzen müsse, sind schon damals von koreanischen Patrioten ausgegangen.

Viel wichtiger war es aber, daß in derselben Zeit die russische Politik in Ostasien in eine neue Phase trat. Sie begann mit der Abberufung des Gesandten Waeber und dem Hervortreten des Admirals Alexejeff als Spezialisten für russische Macht-

Digitized by Google

bedürfnisse am Ost- und Nordrande des Gelben Meeres. Die Forderung des neuen russischen Vertreters, Herrn von Speyer, im Oktober 1897, daß Korea die Hirschinsel am Eingang des Hafens Fusan den Russen als Kohlenstation überlassen sollte, war die Einleitung des russisch-japanischen Konflikts in bezug auf Korea. Zugleich zwang er dem Auswärtigen Amte die Ernennung eines russischen Finanzleiters, Herrn Kerr Alexejeff, als Nachfolger des abzusetzenden J. McLeavy Brown auf. Aber England entsandte ein Geschwader auf die Reede von Chemulpo und hatte den Erfolg, daß Rußland darin willigte, diesen Schritt wieder rückgängig zu machen. Nachdem Rußland im März 1898 seinen Pachtvertrag mit China geschlossen hatte, durch den es Port Arthur erhielt, schien es sich in Korea noch mehr zurückziehen zu wollen. Die russischen Instrukteure der koreanischen Armee wurden zurückberufen und die Russisch-Koreanische Bank schloß ihre Tore. Durch das Protokoll, das der japanische Minister des Auswärtigen Baron Nishi und der russische Gesandte Baron Rosen am 25. April 1898 in Tokio abschlossen, erkannten Japan und Rußland „definitiv die völlige Unabhängigkeit Koreas" an und verpflichteten sich gegenseitig, sich jeder direkten Einmischung in die inneren Angelegenheiten dieses Landes zu enthalten. Auch wollten beide Staaten ohne vorherige Verständigung nicht mehr militärische Instrukteure und finanzielle Ratgeber für Korea ernennen. Rußland versprach auch, die Entwicklung der industriellen und kommerziellen Beziehungen zwischen Japan und Korea nicht zu hindern. Die Freunde der Russen und der Japaner unter den koreanischen Politikern wurden jetzt beiseite geschoben, der Unabhängigkeitsklub aufgelöst. Alle Gedanken zu selbständigen Reformen Koreas waren damit für immer begraben. Die Launen des Kaisers regierten Korea. Durch Einführung einer Nickelwährung wurde dem Lande der größte Schaden zugefügt, der sich durch eine unsinnige Münzpolitik erreichen läßt.

Durch den Burenkrieg und die Boxerwirren wurde die Aufmerksamkeit drei Jahre lang von dem „ostasiatischen Bulgarien" abgelenkt. Dann aber machte sich auch in Korea die veränderte Lage fühlbar, die durch die Vollendung der mandschurischen Bahnen zu Rußlands Vorteil eingetreten war. Die Hoffnung, die während des Krieges der Verbündeten in China besetzte Mandschurei behaupten zu können, und die Legung eines Telegraphendrahtes von Wladiwostok nach Söul ohne Erlaubnis Koreas nährten die Hoffnungen der russischen Kolonialpolitiker. Man drang den Koreanern die Segnungen der russischen Kultur auf, indem eine orthodoxe Mission in Korea begründet wurde und russische Glasbläser, Weber und Eisengießer in koreanische Dienste „empfohlen" wurden. Die hervorragenden Verdienste des Fräulein Sonntag, einer braven elsässischen Dame und Schwester der Frau des Gesandten Waeber, während und nach dem Exil des Kaisers in der russischen Gesandtschaft um die Regelung des Hofhalts stimmten den argwöhnischen Herrscher günstig für russische Wünsche. Man paradierte mit dem russischen Einfluß durch einen Vertrag, der für alle Zukunft den Verkauf oder die Dauerpacht von Land in Masanpo und der Insel Ködsche an Fremde verbot, was bei der Lage dieser Örtlichkeiten in der Nähe von Tsushima nur gegen die Japaner gerichtet sein konnte. Auch die Fabel von der Ostsibirischen Division an der Nordgrenze von Korea diente dem Nimbus der russischen Machtstellung. Die Japaner fürchteten, daß ihnen Rußland den Boden, den sie seit 1894 in Korea für ihre politische, industrielle und kommerzielle Tätigkeit gefunden hatten, allmählich entziehen

Digitized by Google

wollte. Als Marquis Ito auf seiner Reise nach Europa fand, daß man in St. Petersburg für die japanische Auffassung der Lage kein Verständnis hatte, eilte er nach London, wo im Januar 1902 das englisch-japanische Bündnis abgeschlossen wurde, das die besonderen Interessen Japans in Korea gegen die aggressive Haltung jeder anderen Macht sicherstellen sollte. Die Wirkung dieses Bündnisses auf die koreanische Politik blieb aus, weil der Kaiser die Ankündigung, daß die russisch-französische Allianz sich auf Ostasien beziehe, als ein genügendes Gegengewicht ansah und weil er in Rußland eine Stütze seiner absoluten Gewalt gegen die von Japan begünstigten Reformbestrebungen seiner Untertanen erblickte. So ließ er sich verleiten, den Antrag der Mächte unter Amerikas Führung, Antung als Vertragshafen zu öffnen, abzulehnen, dagegen den Russen angeblich 6 Jahre vorher zugestandene Konzessionen zu Holzfällungen im oberen Yalu-Gebiet zu erneuern und ihnen den Hafen Yongampo an der Mündung des Yalu-Flusses zu überlassen, der sofort den Namen St. Nicolas erhielt. Der Protest Japans im Frühjahr 1903 war der Vorläufer der „ernsten" Unterhandlungen, die von Rußland die Anerkennung erzielen sollten für „Japans ausschließliches Recht, im Interesse einer Reform und guten Regierung in Korea Rat und Hilfe zu gewähren". Die Beseitigung des in Korea seit 1897 wieder emporgekommenen Despotismus und die Vorherrschaft Japans auf der Halbinsel konnten von jetzt an nur durch den erfolgreichen Widerstand Rußlands abgewehrt werden. Noch vor dem Ausbruch der Feindseligkeiten, schon am 21. Januar 1904, erklärte Korea seine Neutralität im Falle eines russisch-japanischen Krieges. Es besaß aber nur ein Kriegschiff*) und 17 000 Mann schlecht disziplinierter Truppen, um seine Neutralität zu schützen. Daß das Land ein Zubehör der Siegesbeute wurde, war von vornherein klar. Siegten die Russen, so wurde Korea ein Teil des neugegründeten Vizekönigtums Kwantung unter Admiral Alexejeff. Für Japan war mit seinen Erfolgen die Modernisierung, die gründliche Reform zum Wohle der koreanischen Nation eine unabweisliche Ehrenpflicht. Das am 23. Februar 1904 mit Korea abgeschlossene Bündnis garantierte den vollen Territorialbestand und die Sicherheit des Kaiserlichen Hauses von Korea. Wie beides zu vereinigen war, konnte erst der Versuch lehren.

* * *

Die Aufgabe, die Japan in Korea übernahm, hatte zunächst ihr Vorbild in den Leistungen Lord Cromers in Ägypten; es galt, in einem okkupierten Lande durch „Ratschläge" auf den Träger der alt-legitimen Regierungsgewalt regelmäßig so einzuwirken, daß er für alle wichtigen Fragen praktisch nur das ausführende Organ Japans war. Dabei wollte man aber die Fiktion nicht aufgeben, daß diese Regierungsgewalt „unabhängig", „souverän" sei; ja wegen der beiden Kriege, durch die Japan erst China und dann Rußland von der Beeinflussung der koreanischen Regierung fortgedrängt hatte, schrieb es sich das Verdienst zu, „die Garantie der Unabhängigkeit und territorialen Unverletzlichkeit des Kaiserreichs Korea" und „der Sicherheit und Ruhe des Kaiserlich koreanischen Hauses" erst hergestellt zu haben. Der Widerspruch zwischen dem tatsächlichen Zustande und der von Japan anerkannten internationalen Stellung

*) Allerdings dafür 23 Admirale!

Digitized by Google

Koreas löste sich durch das Nachgeben der Vertragsmächte, die eine so stark eingeschränkte Selbständigkeit durch Aufrechterhaltung der Gesandtschaften als politischen Faktor gelten ließen und es den Japanern leicht machten, ihr Protektorat, dem bloß noch die Verkündigung fehlte, weiter zu entwickeln. Aber Japan nahm den Widerspruch in seinen Vertrag mit Korea vom 23. Februar 1904 mit hinein und erschwerte sich dadurch die Ausnutzung seiner Erfolge. War es wirklich angemessen, dem Artikel III des Protokolls die Fassung zu geben: „The Imperial Government of Japan definitely guarantees the independence and territorial integrity of the Korean Empire?" Allerdings machten die Japaner von dem Artikel I, der Korea verpflichtete, „den Rat der Kaiserlichen Regierung von Japan in bezug auf Verwaltungsverbesserung anzunehmen", bis zum Friedensschlusse auffallend wenig Gebrauch. Die russenfreundlichen koreanischen Minister blieben ruhig im Amte; der japanische Gesandte Hayashi war 1904 und 1905 mit Reformvorschlägen viel zurückhaltender als seine Vorgänger Otori und Inouye während des japanisch-chinesischen Krieges und fügte sich dem Willen des koreanischen Kaisers, wenn dieser sich ablehnend verhielt oder die angeregten Unterhandlungen verschleppte. Nur die Ernennung des Japaners Megata als Berater der Finanzabteilung, der Japan Anleihen gewährt hatte, und die Empfehlung eines schon vor Ausbruch des Krieges in Söul ansässigen japanfreundlichen Amerikaners Stevens für das Auswärtige Amt im August 1904 waren Schritte von Bedeutung. Die reformfreundlichen Koreaner waren bitter enttäuscht und begannen an den guten Absichten der Japaner zu zweifeln. Selbst die Ankläger der Japaner wegen ihres späteren Vorgehens in Korea geben diese Enthaltsamkeit während des Krieges als merkwürdig und unerklärlich zu. Es war aber doch wohl leicht vorauszusehen, daß die durch den Krieg in Korea erworbene Stellung den Japanern beim Friedensschluß unter den Kriegskompensationen um so höher angerechnet werden würde, je weiter sie in ihren Eingriffen und Verbesserungen gegangen waren; also war es ein Gebot der Klugheit, die „paramount" und „preponderant interests", die man dort hatte, nicht zu deutlich aufzudecken. Waren infolge dieser Bescheidenheit ja doch auch die neutralen Mächte um so geneigter, in der Vorahnung der Folgen der japanischen Siege mit der Suprematie Japans in Korea zu rechnen.

Der koreanische Kaiser und sein Hof genossen in vollen Zügen den Respekt der Sieger vor der „Unabhängigkeit" Koreas. Die im Sommer 1904 an sie gerichtete Frage, ob sich das Kaiserreich die teuren Gesandtschaften in weiter Ferne nicht lieber ersparen wollte, erledigte sich zunächst durch ein entschiedenes Nein. Die auf diesen Erfolg stolzen Koreaner ahnten nicht, daß nach dem Friedensschlusse die Japaner in einer ganz anderen Tonart auf diese Frage zurückkommen würden.

* * *

Das Werk, das 1894 und 1895 vom Grafen Inouye erfolglos versucht wurde, nahm Japans erster Staatsmann, Marquis Ito, ein Jahrzehnt später wieder auf. Als Kaiserlich japanischer Kommissar kam er Anfang November 1905 in Söul an, und die letzten vier Jahre seines an Erfolgen reichen Lebens galten der Umgestaltung Koreas zu einem japanischen Vasallenstaate und der wirtschaftlichen und kulturellen

Digitized by Google

Hebung seiner Bevölkerung. Das allerschwerste war der erste Schritt, den er in Söul unternahm; er gelang ihm, aber er kostete ihm vier Jahre später das Leben.

Der japanische Kommissar, dessen Weltberühmtheit die Koreaner auf einen großen Staatsakt vorbereitete, war der Überbringer eines Handschreibens seines Souveräns an den von Korea. Darin wurde mit der den japanischen Staatsschriften bei großen Entscheidungen eigentümlichen Mischung von kühler Reserve und diktatorischer Zuversicht die Überzeugung ausgesprochen, daß der Kaiser von Korea den ihm „jetzt ernstlich erteilten Rat" annehmen werde. Das bezog sich auf einen Vertragsentwurf, der in vier Artikeln das Recht, für Korea auswärtige Angelegenheiten zu regeln und diplomatische oder konsulare Vertreter zu ernennen, dem Auswärtigen Amt in Tokio übertrug und einem Generalresidenten als Repräsentanten der japanischen Regierung in Söul die Leitung der diplomatischen Geschäfte Koreas anvertraute. Es gab ein hartes Ringen zwischen dem Kaiser, den koreanischen Ministern und Marquis Ito am 15., 16. und 17. November 1905, ehe das Siegel unter diesen Vertrag gesetzt werden konnte. Dem Kaiser bewilligte Ito die Einschränkung „bis der Zeitpunkt kommt, wenn Korea anerkanntermaßen nationale Stärke erlangt hat" und eine kleine redaktionelle Abschwächung, dem Unterrichtsminister den Zusatz, daß der Generalresident „in erster Linie" diplomatische Funktionen hat, und dem Justizminister die Hinzufügung eines fünften Artikels: „Die Regierung Japans unternimmt die Erhaltung des Wohlergehens und der Würde des kaiserlichen Hauses von Korea." Die Aufregung der Bevölkerung nach dem Bekanntwerden dieses Vertrages war ungeheuer; es regnete Proteste und Petitionen dagegen; auch Selbstmorde angesehener Japanfeinde galten dem Untergange des Gesandtenrechtes des Kaisers von Korea. Da die fremden Mächte die Einziehung ihrer Gesandtschaften in Söul wie etwas Selbstverständliches schnell vollzogen, so blieb dem widerstrebenden Kaiser nachträglich nur die heimliche Ausflucht, er habe seine Einwilligung nicht erteilt, um dadurch das Odium auf seine Minister abzuwälzen; diese setzten dem aber ein Memorial entgegen (am 15. Dezember 1905), das ganz ausführlich nachwies, wie sie ihren Widerstand nur auf Befehl des Kaisers aufgegeben hätten.

Die Tätigkeit des Generalresidenten Ito und des großen Stabes seiner japanischen Mitarbeiter in den Jahren 1906 und 1907 ist als das Reinigen eines Augiasstalles und das Schaffen aus dem Gröbsten zu beurteilen. Gab es doch früher in Korea kein Staatsbudget, keine Trennung von Staats- und Hofkasse, keinen Unterschied von Justiz und Verwaltung, keine Gesetzbücher, keine Volksschulen, keine Forstverwaltung. Das Glanzstück war die Münzreform, der auch militärischen Rücksichten dienende Wegebau, die Zivilverwaltung der aus strategischen Zwecken gebauten japanischen Eisenbahnen.*) Die Mitwirkung des Kaisers und der koreanischen Beamten war nicht immer leicht zu gewinnen. Zuweilen mußte, wie bei der „Reinigung des Kaiserlichen Palastes", als im Juli 1906 unter den 4000 Parasiten die Geisterbeschwörer, Zauberer, Spieler usw. entfernt wurden, etwas drastisch vorgegangen werden. Auch die brutalen Akte der Überhebung, die sich viele Japaner in Korea

*) Aus der beschämend dürftigen deutschen Literatur über Korea ist die Studie des Regierungsassessors Dr. jur. Alfred Backhausen „Die japanische Verwaltung in Korea und ihre Tätigkeit" (Berlin 1910) beachtenswert.

Digitized by Google

erlaubten, wurden nach Möglichkeit geahndet. Die öffentliche Meinung in Japan wurde um so eifriger von den Chauvinisten bearbeitet, die Korea als eine Kriegsbeute ausnutzen wollten und die koreanerfreundliche Milde des „alten Staatsmannes" als einen Mangel an Schneidigkeit angriffen. Namentlich in militärischen Kreisen wünschte man, bei den Reformen in Korea einen kürzeren Prozeß zu machen.

Da kam am 1. Juli 1907 die Nachricht, daß drei koreanische Delegierte unter Führung eines in Söul lange tätig gewesenen englischen Publizisten Hulbert der zweiten Haager Friedenskonferenz einen Appell des koreanischen Kaisers gegen die von ihm niemals vollzogene Abmachung vom 17. November 1905 und die ihm in seinem eigenen Palaste angetane Schmach überreichten. Wie die Konferenz, so wiesen auch England und die Vereinigten Staaten es ab, sich mit dieser Sache zu befassen. Der Fehlschlag war um so schlimmer, als ein neues japanisch-russisches Abkommen dem Abschluß nahe war und als in Korea unter dem Einfluß einer Partei des „allseitigen Fortschritts" (der Il-chin hoi) die damaligen Minister willig mit dem Generalresidenten zusammenwirkten. In Japan entrüstete sich die Presse über diese neueste Intrigue des Kaisers von Korea als des schlimmsten Feindes Japans, und die Regierung ließ ihre Geneigtheit zu einer „starken Politik" „im Einklang mit den Wünschen des japanischen Volkes" vernehmem. Der Minister des Auswärtigen, Vicomte Hayashi, erschien zur Besprechung mit Marquis Ito in Söul. Aus der europäischen Presse, besonders der englischen, hallte die Erwartung, daß jetzt der Kaiser von Korea durch Marquis Ito abgesetzt werden würde, in telegraphischen Auszügen durch Ostasien wider. Die Wirkung auf den Kaiser von Korea war, daß er die heimliche Absendung der Delegierten abstritt und den Japanern die Arretierung und Bestrafung dieser „Fälscher" in Holland anheimgab. In der Hauptstadt hatte sich aber eine panische Furcht verbreitet, als komme mit dem erwarteten auswärtigen Minister Japans ein schweres Gewitter nach Korea. Um den Blitz abzuleiten, sahen die koreanischen Minister kein anderes Mittel als die Abdankung des Kaisers zugunsten seines Sohnes. Da auch die in den Palast berufenen früheren Staatsminister diese Ansicht teilten, so ließ sich der Monarch am Tage der Ankunft Hayashis (18. Juli 1907) von seinen eigenen Ministern zur „freiwilligen" Abdankung nach dem Beispiel einiger seiner Vorgänger zugunsten seines Sohnes bewegen. Ein Volksaufstand am 19. Juli, der sich gegen die Japaner als vermeintliche Urheber der Palastrevolution richtete, wurde in der Hauptstadt leicht unterdrückt, verbreitete sich aber in die Provinzen, als das Ereignis und dessen Ausnutzung durch die Japaner bekannt wurde.

Denn das Abkommen vom 24. Juli 1907 übertrug das Veto in allen Gesetzgebungs- und „wichtigen Verwaltungsakten", die Ernennung und Entlassung „aller hohen Beamten" und aller fremden Ratgeber auf den Generalresidenten, auf dessen „Empfehlung" Japaner zu koreanischen Beamten ernannt werden mußten; die Trennung von Justiz und Verwaltung sollte damit Hand in Hand gehen. Die sonderbare Unbestimmtheit dieses für Korea epochemachenden Dokuments ist der Widerschein eines seit Hayashis Besuch hervortretenden Zwiespalts zwischen der in Tokio siegreichen Politik der möglichst schnellen Annexion und dem Bestreben des Generalresidenten, wie ein Schutzwall zwischen dem koreanischen Volke und den aktionslustigen Politikern in Japan zu stehen und allmählich ein Hinüberziehen der Koreaner zu den abendländischen Kulturideen

Digitized by Google

zu erreichen, damit die Volkskraft dieser zwölf Millionen unter freiwilliger Anlehnung an Japan*) ein wichtiger Faktor werden könnte bei der Neugestaltung der ostasiatischen Welt nach der Wiedererstarkung Rußlands und dem modernen Erwachen Chinas. Für das Umlenken Koreas auf die Kulturbahn bekam Marquis Ito jetzt freie Hand; es mußte sich bald zeigen, ob sein Optimismus berechtigt war. Unglücklicherweise war der neue Kaiser, der Sohn des nach 44jähriger Regierung abdankenden Yi Heui und der 1895 ermordeten Königin, geistig minderwertig, so daß seine Krönung und sein Vorbild im Abschneiden des Knotenzopfes, des konservativen Symbols, den Koreanern nur als eine sie demütigende japanische Inszenierung erscheinen konnte. Was aus dem heranwachsenden Kronprinzen, dessen Erziehung der Fürst Ito persönlich leitete, noch einmal werden könnte, war eine Frage der Zukunft, auf die man in Japan nicht warten wollte. Die der Abdankung des Kaisers in vielen Provinzen folgenden Aufstände, die 600 Japanern und 33 000 Koreanern das Leben kosteten, erschwerten die Versöhnungspolitik und verhalfen der Militärpartei in Japan zum Siege, als die Vorgänge auf der Balkanhalbinsel Rußlands Aufmerksamkeit in Europa fesselten und in China mit dem Sturze von Yuan Schi Kai die Reaktion ihr Haupt erhob. Als die Annexion Bosniens und der Herzegowina geglückt war, entschied sich auch das Schicksal Koreas im Sinne der baldigen Annexion. Das Tempo der dazu nötigen Schritte hing von dem Verhältnis Japans zu Rußland ab.

Im Sommer 1909 gab Fürst Ito seine Generalresidentur zugunsten der schärferen Tonart auf. Seinen Abgang gestaltete er zu einem Triumphe, bei dem auch seine Gegner mitwirkten. Denn er beseitigte noch schnell eine Schwierigkeit, die der Annexionspolitik von den Exterritorialrechten der fremden Staatsangehörigen in Korea bevorstand. Koreanischen Gerichten und koreanischen Richtern würden die Regierungen der Vertragsmächte die Gerichtsbarkeit über ihre Untertanen niemals zugestehen, wie sie es seit 1899 in Japan den einheimischen Gerichtshöfen getan haben; mit diesen alten Vertragsrechten hätten sie aber der vollständigen Angliederung Koreas an Japan widerstehen können. Also wurde bei den Abschiedsfesten des Fürsten Ito in Söul am 12. Juli 1909 noch schnell der Vertrag durchgesetzt, der der japanischen Regierung die Rechtsprechung und das Gefängniswesen in Korea aushändigt und Japan die Kosten dieser Verwaltung (7½ Millionen Mark jährlich) auferlegt. Auf dieser Grundlage ließ sich bei den Verhandlungen für die Erneuerung der 1911/12 ablaufenden Handelsverträge schon ganz anders argumentieren. Zugleich wurde das bedeutungslose koreanische Kriegsministerium abgeschafft und eine Reichsbank für Korea vorgesehen. Denn Ersparnisrücksichten und finanzielle Vorteile mußten die politische Tragweite des Vertrages verdecken. Wie ein Sieger durch einen begeisterten nationalen Empfang geehrt, hielt Fürst Ito nach der Niederlegung seines Postens in Korea seinen Einzug in Tokio. Aber seine Politik in Korea hatte dabei doch vor den Forderungen der von Marquis Yamagata unterstützten „starken" Patrioten zurückweichen müssen, die Korea im Zwangswege japanisieren wollten und für die Volksstimmung in einem Lande, wo die Rebellion immer wieder aufflackerte, keine Rücksicht kannten.

Der Nachfolger des Fürsten Ito, Vicomte Sone, nahm die militärischen Vor-

*) Der Volksgeist der Koreaner hatte ja schon 1392 bis 1894 in der Anlehnung an China eine Befriedigung gefunden.

Digitized by Google

bereitungen, die für den Fall eines neuen russisch-japanischen Krieges erwünscht waren, offenkundiger in das Programm seiner Eisenbahn- und Wegebauten auf als sein Vorgänger. Auch Kasernenbauten in der Nähe der russisch-koreanischen Grenzen wurden geplant, obwohl man zweifelhaft sein kann, ob sie nicht durch den letzten Absatz des ersten Artikels des Friedens von Portsmouth verboten waren. Die Reibungen zwischen den Eisenbahninteressen Japans und Rußlands in der Mandschurei erschienen damals sehr bedrohlich. Fürst Ito eilte zur Konferenz mit dem russischen Finanzminister Kokowzeff nach Charbin, um sie beizulegen.

Inzwischen erwies sich aber auch die Erwartung des Fürsten Ito, daß die nach Licht und Freiheit strebenden Geister unter den Koreanern sich ebenso nach der japanischen Sonne hinwenden müßten wie einst ihre Vorfahren nach dem himmlischen Reiche, als trügerisch. Der Fürst hatte die christlichen Missionen in Korea als Kulturbringer begünstigt und sogar pekuniär unterstützt. Der Andrang der Bevölkerung zu den religiösen Versammlungen und die zahlreichen Taufen in den Jahren 1906 und 1907 hatten aber auch einen von wenigen Missionaren klar erkannten politischen Hintergrund. Viele junge Koreaner hofften dadurch die Sympathie des Auslandes für die Unabhängigkeit Koreas und die Intervention ausländischer Mächte bei Vergewaltigungen durch Japan zu erlangen. Nach der Abdankung des Kaisers verstiegen sich diese Neubekehrten zu antijapanischem Fanatismus. Es waren solche Christen, die den amerikanischen Ratgeber Stevens 1908 in San Francisco, den Fürsten Ito im Oktober 1909 in Charbin und den Premierminister Yi Wan Yong im Dezember 1909 in Söul ermordeten. Die Mörder erklärten sich als Rächer der dem Kaiser am 17. November 1905 angetanen Schmach. Um so entschiedener rückten die mit den Japanern befreundeten Fortschrittsmänner von diesen Missionsschülern ab, weil sie das Unheil erkannten, das die auf fremde Hilfe basierten Intrigen des Ex-Kaisers über das Land gebracht hatten. Als die Ermordung Itos japanische Repressalien befürchten ließ, verlangten drei politische Vereine die Annexion als einziges Mittel, um dem Zwitterzustande ein Ende zu machen. Vicomte Sone hielt sich aber von diesen Elementen und den hinter ihnen stehenden japanischen Freunden fern.

Da kam im Dezember 1909 der Vorschlag des amerikanischen Staatssekretärs Knox, die mandschurischen Eisenbahnen durch internationale Verabredungen zu neutralisieren, also Rußland und Japan zu entziehen. Nachdem diese beiden Mächte ihn durch energische Ablehnung zurückgewiesen hatten, war der Boden für direkte Verständigungen zwischen Rußland und Japan leicht gefunden. Dadurch bekam aber auch die Militärpartei völlig die Oberhand. Sone nahm seine Entlassung und wurde durch den Kriegsminister Terauchi ersetzt, zu dessen Vertretung zunächst ein Sohn des Marquis Yamagata nach Söul ging. Die Übertragung der Polizeigewalt auf Japan am 24. Juni war nur der Vortakt der am 22. August proklamierten Annexion. Der Kaiser von Korea, der seine Zivilliste von drei Millionen Mark behält, wurde mit dem Rang eines japanischen Prinzen, der koreanische Adel mit Aufnahme in die japanische Hofliste, die entlassenen Beamten mit Abfindungen bedacht. Als Kolonie Chosen wurde das Land wie die Eroberungen von 1895 und 1905, Formosa und Sachalin, der Verwaltung des japanischen Kolonialamts unterstellt. Niemand war mehr überrascht, als dieser Schritt erfolgte.

Digitized by Google

Wie ein Anachronismus ragte das Regierungssystem Koreas in unsere Tage hinein, als Missions- und Handelsversuche die Eröffnung des Landes anregten, nachdem China und Japan bereits erschlossen waren. Dadurch daß Frankreich und Nordamerika den Versuch nicht bis zum Erfolg durchsetzten, blieb Korea im Dunstkreis der veralteten Zustände und politisch ein Zankapfel zwischen China und Japan, die nach mehr als zweihundertjährigem Winterschlaf gegenseitiger Absperrung ihren alten Wettstreit wieder aufnahmen. Aus der Versumpfung, in die Korea sich flüchtete, um den aufdringlichen Werbungen des reformeifrigen Japan zu entgehen, konnte es sich nicht mehr durch eigene Kraft retten. Palastintrigen um die Gunst eines Despoten, der in dem Auf und Ab der ihn umschmeichelnden Konkurrenten seine Macht fühlte, bildeten den Inhalt der koreanischen Geschichte von 1873 bis 1894. Da nutzte Japan den Vorsprung in seiner Modernisierung vor China aus, um zum dritten Male in der Geschichte seine Hand auf das Gegengestade seiner Inseln zu legen und Korea sich zu assimilieren. Als es innerhalb von 11 Jahren alle von außen eingreifenden Störungen seines Ehrgeizes durch Politik und Waffenerfolge beseitigt hatte, bekam es freie Hand für seinen Versuch, die verrotteten Zustände Koreas umzubilden. Die Widerstände, die es dabei fand, gaben ihm das Recht, von der Regierungsgewalt Besitz zu ergreifen und ein Land von der Größe des peninsularen Italien mit 12 1/3 Millionen Einwohnern*) von völlig einheitlichem Volkscharakter und alter Kultur zu einer Kolonie herabzudrücken, als wenn es Neuland wäre. Die nächste Analogie zu Koreas Schicksal bildet daher die Erwerbung Irlands durch Heinrich II. im 12. Jahrhundert.

Damit sind auch die Schwierigkeiten bezeichnet, die Japans neuester Erfolg für die Zukunft enthält. Wird es den Japanern gelingen, die Koreaner mit ihrem Schicksal auszusöhnen, ihre passive Resistenz zu brechen und sie zu bewegen, den japanischen Staatsgedanken in sich aufzunehmen? Durch Abstammung, literarischen Gemeinbesitz, Kunstideale haben ja die höheren Stände beider Länder viel mehr gemeinsam als Engländer und Iren im Mittelalter. Werden die Koreaner schneller als die Iren die Sprache und die Lebensgewohnheiten der Sieger annehmen und es aufgeben, auf den Befreier zu harren, der ihnen in Rußland oder in China erstehen könnte? Bis es dazu kommt, können die Massen des Volkes nicht in die Armee aufgenommen und die starke japanische Garnison in Korea nicht entbehrt werden. Ehe die Hilfskräfte des Landes nicht entwickelt sind, kann die Verwaltung der neuen Kolonie des Zuschusses vom Mutterlande (dieser hier nicht passende terminus bezeichnet die ganze Seltsamkeit der Lage) nicht entbehren.

Dem Aufwande an Kraft und Geld, den Korea nötig macht, stehen allerdings große volkswirtschaftliche Vorteile gegenüber. Die noch brach liegenden Ländereien im Innern können für den Anbau von Baumwolle, Zucker und Tabak verwandt werden, wenn erst Verkehrsmittel und geordnete Zustände vorhanden sind. Durch Forstkulturen können andere Ödländer wieder fruchtbar gemacht werden. Die Fischerei an den koreanischen Küsten bietet bereits jetzt den Japanern Ausbeutungsgelegenheiten (u. a. Walfische), die von den Koreanern vernachlässigt wurden. Für den Bergwerksbetrieb

*) Die Zahl der in Korea lebenden Japaner beträgt nur 144 000, ohne Militär. Die Erwartung eines durchschnittlichen Zustroms von 20 000 Japanern pro Jahr hat sich nicht erfüllt.

Digitized by Google

ist in Korea noch viel zu hoffen. Das japanische Volk kann den Überschuß seiner Bevölkerung, dem sich Amerika und Australien verschließen, wie in seine anderen Kolonialgebiete (Hokkaida, Formosa und Sachalin) jetzt auch nach Korea abgeben, ohne die Kontrolle über ihn zu verlieren.

Aber verhehlen wir uns nicht die politische Kehrseite. Je mehr Menschen und Kapital die Japaner in Korea festlegen, um so verwundbarer wird das früher durch das Meer geschützte Reich auf der kontinentalen Seite durch seine Nachbarn Rußland und China. Darin liegt zugleich die Nötigung für Japan, den Eingeborenen seiner neuen Kolonie sehr weit entgegenzukommen, sie durch Rechtssicherheit, Freiheitsgenuß, sanitäre Einrichtungen, Bildung und Wohlstand über ihren jetzigen verkommenen Zustand emporzuheben und sie zu zuverlässigen Verteidigern ihres Heimatlandes zu machen. Das Panier abendländischer Kultur muß auch in Zukunft vom Lande der aufgehenden Sonne in die Kolonie der „Morgenfrische" („Chosen") hinübergetragen werden, damit die Annexion einen wirklichen Machtzuwachs Japans heraufführen kann.

Digitized by Google

Italienisches Flottenmanöver 1910.

(Mit 2 Kartenskizzen.)

Manövergebiet. Das in der Zeit vom 1. bis 7. September dieses Jahres abgehaltene italienische strategische Flottenmanöver, dem taktische Übungen von dreiwöchiger Dauer vorangegangen waren, spielte sich im Adriatischen Meer ab, und zwar unter Mitwirkung von Teilen der Armee.

Zum ersten Male seit langer Zeit waren diese Übungen in die Adria verlegt worden.

Der Druck der immer lauter werdenden öffentlichen Meinung, die darauf hinwies, daß nur die Adria als Schauplatz eines zukünftigen italienischen Seekrieges in Betracht käme, hat sicherlich dazu beigetragen, daß das Manöver hier abgehalten wurde, was man wohl in der Hauptsache infolge Mangels an militärischen Stützpunkten bisher vermieden hat.

Die italienische Adria-Küste. Es ist mehrfach auch von höheren italienischen Seeoffizieren darauf hingewiesen worden, daß italienische Seestreitkräfte in der Adria weder gute Operationsbasen und Stützpunkte noch auch sichere Häfen finden. Zum Teil erklärt sich dieser Mangel aus den hydrographischen Verhältnissen, den ungenügenden Größen und Wassertiefen der wenigen zur Verfügung stehenden Hafenbecken — wie Venedig und Brindisi —, zum Teil aus der ungünstigen Küstengestaltung, die es — besonders in Ancona — unmöglich macht, die Lage der Arsenale, Marinemagazine, Ankerplätze so zu wählen, daß diese gegen Beschießung von See her einigermaßen geschützt sind.

Die Schaffung von Flottenstützpunkten zwischen Tarent und Venedig, die in letzter Zeit der Gegenstand eingehender Studien der Marinebehörden war, stößt daher auf Schwierigkeiten.

Zwar ist der Ausbau von Brindisi als Flottenstützpunkt (nicht Operationsbasis oder vollwertiger Kriegshafen) beschlossen, im übrigen scheint es aber, daß die Marineleitung die Verstärkung der Küstenverteidigung zwischen Tarent und Venedig auf allmähliche Vermehrung der Torpedobootstationen (jetzt 5: Brindisi, Barletta, Ancona, Porto Corsini, Chioggia) beschränken will.

Der einzige größere Hafen an dieser Küste, derjenige von Ancona, der 1901 entfestigt wurde, 1908 aber von neuem ein bis zwei schwache Küstenbatterien erhielt, eignet sich aus den oben angeführten Gründen wenig als Operationsbasis oder Flottenstützpunkt.

Das unlängst viel besprochene Projekt, den Lago di Varano (beim Monte Gargano) in einen Kriegshafen zu verwandeln, wird wegen seiner Kostspieligkeit und der ungesunden örtlichen Verhältnisse wohl nie ausgeführt werden.

An dem Ausbau Venedigs zur vollwertigen Operationsbasis wird zur Zeit gearbeitet. Die Küsten- und Landfrontenwerke werden modernisiert und erheblich verstärkt, das Fahrwasser wird vertieft, ein großes Trockendock ist im Bau. 1912 oder 1913 sollen diese Arbeiten fertig sein.

Digitized by Google

Manöverleitung. Das Manöver leitete — wie in früheren Jahren — der Chef des Admiralstabes, Vizeadmiral Bettolo, der, dicht vor der Altersgrenze stehend, dieses Amt zum letzten Male versah. Ein Kontreadmiral (Garelli) sowie fünf Stabsoffiziere und Kapitänleutnants bildeten seinen Stab, der auf dem Flottenflaggschiff „San Giorgio" eingeschifft war. Dieses war von dem Torpedoboot „Fulmine" begleitet. Die Manöverleitung hatte sich u. a. das Recht vorbehalten, jederzeit die strategische Lage zu ändern, wenn es die gedeihliche Entwicklung des Manövers erforderte.

Teilnehmende Seestreitkräfte. An dem Manöver nahmen das Mittelmeer-Geschwader, die Mehrzahl der dem Oberkommando der Torpedoboote unterstellten Schiffe und Fahrzeuge sowie die Schiffe und Fahrzeuge der Küstenverteidigung von Venedig, Ancona, Brindisi und Tarent teil. Es wurden zu dem Manöver weder Schiffe besonders in Dienst gestellt, noch Schiffe der zweiten Kampflinie herangezogen.

Manöveridee. Eine feindliche (B-) Streitmacht benutzt die zeitweilige Abwesenheit der heimischen (A-) Flotte von der mittleren Adria, um hier einen Küstenstrich durch Ausschiffung eines 30 000 Mann starken Invasionskorps zu überfallen. Dieses Korps soll die Mobilisierung und Zusammenziehung der italienischen Armee verhindern und zu dem Zweck die Bahn Bologna—Foggia unterbrechen sowie in das Tal des Tiber oder des Po vordringen. Die Ausschiffung wird von einem (B-) Geschwader gedeckt, das aus älteren Schiffen besteht, aber numerisch der heimischen Flotte nahezu gewachsen ist. Stützpunkte stehen dem B-Geschwader nicht zur Verfügung.

Das heimische (A-) Geschwader, aus modernen Schlachtschiffen bestehend, befindet sich bei Beginn der Feindseligkeiten in mehrere Teile getrennt in heimischen Häfen der südlichen Adria und des Jonischen Meeres. Ihm fällt die Aufgabe zu, dem überfallenen Küstenstrich zur Hilfe zu eilen, dem Invasionskorps sobald wie möglich die rückwärtigen Verbindungen abzuschneiden und gegebenenfalls das feindliche Geschwader zu schlagen.

Dieses hingegen soll der gegnerischen Flotte soweit wie irgend möglich Widerstand leisten und seine bis zum Herannahen der heimischen Hochseestreitkräfte dauernde Seeherrschaft dazu benutzen, den heimischen Küsten nach Möglichkeit Schaden zuzufügen.

Die Entscheidungsschlacht fällt zugunsten des B-Geschwaders aus.

Die nunmehr aus sämtlichen am Manöver teilnehmenden Hochseestreitkräften zu formierende B-Flotte marschiert nach Venedig. Dieser Platz wird bereits seit einigen Tagen durch eine 30 000 Mann starke, über die Ostgrenze einmarschierte Armeeabteilung belagert. Die Flotte soll Venedig — unter Zusammenwirken mit der Armee — von See her angreifen.

Durch das Manöver sollen die ersten 5 Mobilmachungstage zur Darstellung gelangen.

Programmänderung infolge der Cholera. Das Manöverprogramm wurde noch kurz vor Beginn des Manövers infolge der in süditalienischen Adriahäfen ausgebrochenen Cholera in einigen Einzelheiten abgeändert. Insbesondere wurde die Anfangsstellung der Hochseestreitkräfte geändert.*) Alle diejenigen Operationen mußten als unaus-

*) Das A-Geschwader scheint geschlossen in Tarent gestanden zu haben.

Digitized by Google

führbar angenommen werden, die sich sonst vielleicht in der südlichen Adria abgespielt haben würden.

Streitkräfte beider Parteien.

A-Partei.	B-Partei.
Hochseestreitkräfte.	
A-Geschwader.	B-Geschwader.
Führer: Kontreadmiral Amero d'Aste.	Führer: Vizeadmiral de Orestis.
I. Division:	I. Division:
Linienschiff „Regina Elena" 🏴,	Linienschiff „Regina Margherita" 🏴,
= „Vittorio Emanuele",	= „Benedetto Brin",
= „Napoli",	= „Ammiraglio di St. Bon",
Torpedofahrzeug „Coatit".	Torpedofahrzeug „Agordat".
II. Division:	II. Division:
Linienschiff „Roma" 🏴,	Panzerkreuzer „Garibaldi" 🏴,
Panzerkreuzer „Pisa",	= „Varese",
= „Amalfi",	= „Vettor Pisani",
Torpedofahrzeug „Tripoli".	Torpedofahrzeug „Partenope".
8 Torpedoboote zu 330 bis 420 Tonnen,	4 Torpedoboote zu 320 Tonnen,
12 = = 210 Tonnen,	8 = = 210 =
4 = = 80 =	
1 Werkstattschiff („Vulcano").	2 Transportschiffe („Bronte", „Sterope").
1 Wasserfahrzeug („Tevere").	1 Wasserfahrzeug („Verde").

Mobile Küstenverteidigung.

In Tarent, = Brindisi, = Ancona, = Venedig,	7 Torpedoboote zu 140 Tonnen.
	16 = = 80 =
	7 Unterseeboote = 100 bis 185 Tonnen.
	2 Mutterschiffe für Unterseeboote.

Landstreitkräfte bei Ancona.

Die Garnisonen von Ancona und Umgebung: 3 Regimenter Infanterie, 1 Feldartillerie-Regiment. Die Küstenkompagnien der Distrikte Pesaro, Marche und Macerata.	33 000 Mann, dargestellt durch 1 Bataillon Infanterie, 1 Kompagnie Bersaglieri und 1 Mitrailleusen-Sektion.

„Regina Margherita" 🏴 konnte wegen schwerer Kesselhavarie, die am 25. August stattgefunden hatte, an dem Manöver nicht teilnehmen. Sie wurde in der Linie des B-Geschwaders für die ersten Tage des Manövers zeitweise durch das Werkstattschiff „Vulcano" ersetzt.

Der Geschwaderchef, Vizeadmiral de Orestis, setzte seine Flagge auf „Benedetto Brin".

Allgemeine Bestimmungen. Beiden Parteien ist die größte Freiheit des Handelns gelassen.*) Die Operationen sollen möglichst kriegsmäßig durchgeführt werden. Alle Offensiv- und Defensiv-Maßregeln, die im Kriege an der Küste vorkommen können, dürfen vorgenommen werden.

*) Wie später erwähnt ist, soll dies nicht in vollem Umfange der Fall gewesen sein.

Digitized by Google

Nachts wird abgeblendet gefahren.

Das Feuer der Artillerie wird nur beim Eintritt neuer Gefechtsabschnitte, und zwar durch vereinzelte Schüsse markiert.

Manöverregeln. Für das Gefecht zwischen einzelnen Schiffen, Schiffsverbänden usw. sowie für Ausführung bestimmter Operationen an der Küste sind bestimmte Grundregeln festgesetzt.

Gefechtsergebnisse werden unter Berücksichtigung des Gefechtswertes der teilnehmenden Schiffe — jedes Schiff hat seinen bestimmten Gefechtswert — nach festgelegten Formeln berechnet.

Anfangsstellung der Hochseestreitkräfte. Am 31. August begaben sich die Hochseestreitkräfte von Tarent aus auf ihre Anfangsstellungen, das B-Geschwader nach den Gewässern von Ancona, die I. Division des A-Geschwaders auf die Reede von Tarent. Die übrigen Schiffe und Fahrzeuge des A-Geschwaders scheinen infolge Manöverprogrammänderung gleichfalls in Tarent geblieben oder nach Brindisi gegangen zu sein.

Die Torpedoboote des B-Geschwaders waren bereits einige Tage vorher nach Ancona gelaufen, um hier zu kohlen.

Stellungen der Landtruppen bei Ancona. Der durch Landtruppen zu verteidigende Küstenabschnitt bei Ancona lag zwischen Pesaro (60 km nordwestlich von Ancona) und Porto San Giorgio (45 km südöstlich von Ancona). Generalleutnant Bisesti, der den Oberbefehl über die Truppen*) führte, hatte seinen Standort in Ancona; ein Zentral-Beobachtungsposten (direzione campale) war unter Befehl eines Generalmajors in der hochgelegenen Ortschaft Osimo, 13 km südlich von Ancona eingerichtet. Hier stand eine Schwadron Kavallerie sowie der Hauptteil des insgesamt 200 Mann starken freiwilligen Radfahrer- und Automobilistenkorps der Provinzen Umbria, Toscana und Lazio.

1. September: Programmänderung infolge schlechten Wetters. Wenige Stunden vor dem programmäßigen Beginn der Feindseligkeiten ordnete die Manöverleitung schlechten Wetters (Nordwind, Stärke 5) wegen an, daß die bereits begonnene Einschiffung der das Invasionskorps darstellenden 800 Mann auf „Bronte" und „Sterope" ganz zu unterbleiben habe und daß der Beginn der Feindseligkeiten um 12 Stunden, d. h. auf den 2. September 8 Uhr vormittags, verschoben werde.

Es scheint, daß gleichzeitig noch weitere, die Operationen zur See abkürzende Programmänderungen, die bislang nicht allgemein bekannt gegeben wurden, befohlen worden sind.

Ursprünglich sollten am 3. September Angriffe der heimischen 6 Torpedobootsflottillen auf das B-Geschwader stattfinden; erst für den 5. September wurde eine Seeschlacht 40 sm östlich von Ancona erwartet und im Anschluß hieran für den 6. September der Angriff auf Venedig.**)

---

*) 3 Regimenter und ein kombiniertes Bataillon Infanterie, 1 Regiment Feldartillerie, 1 Küstenartillerie-Kompagnie und Territorialmilizen (für Küstenwachtdienst).

**) Dies war einem Zeitungsberichterstatter bereits am 1. September bekannt.

Digitized by Google

Da infolge der Unterlassung der Ausschiffung eines Invasionskorps die Operationen zu Lande bei Ancona unterblieben, so kehrten die Truppenteile in ihre Garnisonen zurück; die zu einer 10tägigen Übung einberufenen Territorialmilizen wurden schon am 7. Übungstage entlassen.

2. September 8 Uhr vormittags: Beginn der Feindseligkeiten. Bei Beginn der Feindseligkeiten wurden in Venedig, Ancona, Brindisi und Tarent die Garnisonen alarmiert und diese 4 Hafenplätze in Verteidigungszustand gebracht. Gleichzeitig ging das A-Geschwader Anker auf und lief nach Ancona (Entfernung Tarent – Ancona 400 sm).

2. September: Bombardement von Ancona. Das am 31. August 6^{30} Uhr morgens von Tarent in See gegangene B-Geschwader, das schon am 1. September morgens querab von Monte-Gargano (160 sm von Ancona entfernt) gewesen war, kam am 2. September nachmittags 3 Uhr in Sicht von Ancona. Es eröffnete um etwa 4 Uhr nachmittags ein zweistündiges Bombardement gegen die Stadt, auf 6000 m Entfernung beginnend und sich der Küste allmählich bis auf 4000 m nähernd. Durch dieses Bombardement wurden laut Entscheidung der Manöverleitung das schwache Feuer der einzigen, mit sechs älteren 15 cm-Geschützen armierten Küstenbatterie zum Schweigen gebracht sowie die Funkspruch- und Semaphorstation, die im Hafen liegenden 6 Küstentorpedoboote, die Kasernen, Magazine und ein Teil der Stadt zerstört.

Unterseebootsangriff vor Ancona. Während des Bombardements verließ um 5^{15} Uhr trotz des schlechten Wetters und bewegter See das Unterseeboot „Foca" den Hafen zum Angriff auf das B-Geschwader. „Foca" lief zunächst im ausgetauchten Zustande an der beim Hafeneingang liegenden Königlichen Yacht „Trinacria" vorbei, von der aus der König die Vorgänge beobachtete, und näherte sich, immer weiter eintauchend, nach etwa $^3/_4$ stündiger Fahrt der feindlichen Kiellinie. Als es von dieser etwa 1200 m entfernt war, signalisierte das Flaggschiff „Unterseebootsangriff", ließ eine Wendung um 2 bis 3 Strich nach der dem Angriff abgewendeten Seite machen und auf das Boot feuern.

Nach Aussage des Kommandanten der „Foca" hat er gegen „Garibaldi" und „Varese" auf 600 m Entfernung je einen Torpedoschuß abfeuern können.

Vizeadmiral Bettolo soll die Leistung der „Foca" — besonders in Anbetracht der schlechten Wetterverhältnisse — belobt, ihr aber keinen Erfolg zugesprochen haben.

Die Unterseeboote „Glauco" und „Squalo", die der „Foca" später gefolgt waren, kamen nicht an den Feind heran.

Stärkeveränderung beider Geschwader. Nach dem Bombardement zog sich das B-Geschwader für die Nacht von der Küste zurück, blieb aber in der Nähe von Ancona und erwartete hier das herankommende heimische Geschwader.

Um dem B-Geschwader für den bevorstehenden Kampf eine Überlegenheit über seinen Gegner zu geben, die einen Ausgang des Gefechts im Sinne des Manöverprogramms wahrscheinlich machte, wurde von der Manöverleitung dem „Benedetto Brin" und dem „Vettor Pisani" (auf dem der Generalstabschef eingeschifft war) die Eigenschaften der zur Zeit im Bau befindlichen Schiffe der „Conte di Cavour"-Klasse zugesprochen (Armierung: dreizehn 30,5 cm-Kanonen in drei Drillings- und zwei

Digitized by Google

Doppeltürmen, sämtlich in der Kiellinie aufgestellt; Geschwindigkeit: 23 kn). Den drei Linienschiffen der 1. Division des A-Geschwaders (Hauptarmierung: zwei 30,5 cm-, zwölf 20,3 cm-Kanonen; Geschwindigkeit: 21 kn) wurden je zwei weitere 30,5 cm-Kanonen zugesprochen.

Die Gefechtskraft der übrigen Schiffe blieb unverändert.

3. September; Seeschlacht bei Ancona. Am 3. September vormittags gegen 11 Uhr sichteten sich die beiden Gros in der Mitte der Adria zwischen Ancona und der dalmatinischen Insel Grossa, das heimische Geschwader Nordwestkurs, das feindliche Geschwader Südkurs laufend. Es war sichtiges Wetter bei bedecktem Himmel, bewegter See und starkem Wind.

Vizeadmiral de Orestis, der die beiden (gemäß Gefechtsidee) sechsundzwanzig 30,5 cm-Kanonen tragenden Schiffe führte, eilte seiner 2. Division weit voraus und griff zunächst ganz allein das heimische Geschwader an. Er eröffnete das Feuer auf 100 hm und manövrierte — unter Benutzung der ihm zugesprochenen überlegenen Geschwindigkeit — so, daß er sich dem Feinde nicht unter 80 hm näherte, also nur mit dessen vierzehn 30,5 cm-Kanonen zu kämpfen hatte. Er hielt ferner den Feind stets in solchem Winkel zur eigenen Fahrtrichtung, daß beständig alle seine sechsundzwanzig schweren Geschütze feuern konnten.

Als etwa 20 Minuten nach Beginn des Gefechtes die 2. Division des B-Geschwaders in das Gefecht eingriff, befand sich das heimische Geschwader eine Zeit lang zwischen zwei Feuern. Erst nach Verlauf weiterer 10 Minuten gelang es ihm — durch überraschende Kehrtwendung beim Rückzugsgefecht —, die Gefechtsentfernung so zu verringern, daß seine 20,3 cm-Kanonen feuern konnten. Das Gefecht dauerte 45 Minuten und war gegen 12 Uhr mittags beendet.

4. September: Ankunft in Venedig; Ruhetag. Nachdem beide Geschwader sich unter dem Befehl des Vizeadmirals de Orestis vereinigt hatten, wurde der Marsch nach Venedig angetreten, wo die Flotte am nächsten Morgen auf der Pelorosso-Reede außerhalb des Hafens von Malamocca ankerte. Nur „San Giorgio", „Trinacria" und ein Teil der Torpedoboote lief in die Lagune hinein.

Der 4. September, ein Sonntag, war Ruhetag.

Das Wetter dieser Tage war so schlecht und die See so bewegt gewesen, daß am 4. September die Beurlaubten der Flotte abends nicht wieder auf ihre Schiffe zurückkehren konnten und daß das am 5. September nach Porto Corsini einlaufende Torpedoboot „Condore" derart gegen eine Mole geworfen wurde, daß ein Geschütz über Bord ging.

5. und 6. September: Kohlen, Minensuchübung, Haubitzschießen. Die Flotte ergänzte an den nächsten beiden Tagen Kohlen und sonstiges Material. Dem Könige und seiner Begleitung sowie den Volksvertretern wurde am 6. September ein Minensuchen und das Schießen einer 28 cm-Haubitz-Batterie vorgeführt. Das Minensuchen fand 3 sm außerhalb der Malamocco-Einfahrt statt. Es wurde von einer Torpedoboots-Flottille (vier Booten) ausgeführt, die in Dwarslinie fuhr und von der jedes Boot einen Minensuchapparat (vomero = Pflugschar, eine Erfindung des Kontreadmirals

Digitized by Google

Mirabello, Bruders des verstorbenen Marineministers) schleppte. Eine aufgefundene Mine wurde gesprengt. Das Schießen der schweren Haubitz-Batterie fand im Fort San Nicolo statt. Es wurde nach geschleppter Scheibe auf 6000 bis 7000 m Entfernung gefeuert.

6./7. September, nachts: Torpedobootsangriffe. Am 6. September abends ging die gesamte Flotte in See, und zwar zuletzt, um 9 Uhr, die aus „Benedetto Brin", „Ammiraglio di St. Bon" und „Vettor Pisani" gebildete 1. Division, auf der der König und seine Begleitung, der Kriegs- und der Marineminister, Volksvertreter und Journalisten eingeschifft waren.

Auf diese Division, die mit Ostsüdost-Kurs, 8 kn Fahrt und 400 m Schiffsabstand abgeblendet fuhr, wurden zwischen 10 und 12^{15} Uhr bei sternenklarer, ruhiger Nacht zwei Hochsee-Torpedoboots-Flottillen zu je vier Booten zum Angriff angesetzt. Hierbei wurden zwei Torpedos mit Manöverköpfen (Leuchtspitzen) verfeuert. Die Torpedoboote durften nur innerhalb 2 Minuten nach ihrer Entdeckung durch die Schiffe und auf nicht über 1000 m Entfernung ihre Torpedos schießen. Sie griffen rottenweise an. In einem Falle wurden sie auf etwa 1500 m Entfernung entdeckt, während sie erst auf etwa 200 m schossen.

Nachdem der König und seine Begleiter nach der Reede von Peloroſſo zurückgebracht worden waren, vereinigte sich die 1. Division um 4 Uhr morgens mit den übrigen drei Divisionen der Flotte auf einem 30 sm östlich von Malamocco gelegenen Sammelplatz. Dieses war nach Annahme der Manöverleitung der Ort, wo etwa die Flotte am 6. September morgens gestanden haben würde, wenn die Übungen dem ursprünglichen, des schlechten Wetters wegen geänderten Manöverprogramm entsprechend durchgeführt worden wären.

Von hier aus wurde der Marsch zum Angriff auf das bereits seit einigen Tagen von der Landseite her angegriffene Venedig angetreten.

7. September: Angriff auf Venedig. Die Flotte teilte sich derart, daß drei Divisionen und einige Torpedoboots-Flottillen gegen den nördlichen Flügel der Küstenwerke und eine Division („Garibaldi" und „Varese") gegen die Werke bei Chioggia vorgingen.

Die Kommandanten von „Coatit" und „Vulcano" hatten den Auftrag erhalten, ihre Schiffe in der Lido- und Malamocco-Einfahrt zu versenken. „Partenope" hatte den noch frei bleibenden Teil der Malamocco-Einfahrt durch Minen zu sperren.

„Agordat" sollte bei Caleri 20 Mann an Land setzen, mit dem Auftrage, die über die Etsch führende Eisenbahnbrücke zu sprengen, um so zu verhindern, daß Venedig von Süden her Hilfe bekäme.

Diese Aufträge wurden im Schutze der Dunkelheit — angeblich fast ohne Störung durch den Feind — ausgeführt.

Dem Verteidiger des Platzes, Vizeadmiral Viotti, der sich gleichzeitig gegen den bereits mehrere Tage dauernden Angriff von der Landseite her zu wehren hatte, standen nur die Garnison von Venedig und seiner Befestigungen sowie die Hafenverteidigungsschiffe, Küstentorpedoboote und Unterseeboote zur Verfügung.

Für die Befestigungen schrieb das Manöverprogramm vor, daß nicht nur die

Digitized by Google

vorhandenen Werke, sondern auch die im Bau befindlichen, bis Frühjahr 1912 fertig zu stellenden als kampfbereit zu gelten hätten.

Den Küstenbefestigungen war eine Überlegenheit insofern zugestanden, als bei ihnen eine wirksame Schußweite bis zu 140 hm, bei den Schiffen dagegen nur eine solche von 90 hm angenommen wurde. Die Gefahrzone zwischen 140 und 90 hm Entfernung von den Forts durchliefen die Schiffe mit größter Fahrt.

Um 7^{15} Uhr morgens eröffneten die drei von Vizeadmiral de Orestis geführten Divisionen, Südwestkurs mit 4 kn Fahrt laufend, auf 9000 m das Feuer gegen die auf dem äußersten linken Flügel der feindlichen Stellung, bei Piavevecchia, liegenden Küstenwerke. Um diesen das Zielen zu erschweren, fuhren die drei Divisionen einzeln. Nacheinander wurden dann die Werke vom Littorale del Cavallino und Tre Porti, das Arsenal und die Werke des Lido beschossen. Die Küstenbefestigungen erwiderten das Feuer.

Die von Vizeadmiral de Orestis geführten neun Schiffe wurden zweimal, und zwar augenscheinlich überraschend, von Unterseebooten angegriffen.

Um 5^{25} Uhr signalisierte das Flaggschiff zum ersten Male „Unterseeboote in Sicht". Gleich darauf tauchte ein Unterseeboot bei der „Regina Elena" auf und gab durch Pfeifen zu verstehen, daß es gegen dieses Schiff einen Torpedo gefeuert habe; zwei andere Unterseeboote kamen darauf in größerer Entfernung an die Oberfläche.

Um 7^{58} Uhr signalisierte das Flaggschiff zum zweiten Male „Unterseeboote in Sicht". Während das Signal noch wehte, tauchte, etwa 200 m vom „Benedetto Brin" und „Napoli" entfernt, ein Unterseeboot, angeblich „Delfino" auf und signalisierte, er habe gegen „Benedetto Brin" geschossen. Fast gleichzeitig erschien die „Foca" am Schlußschiff der Formation mit dem Signal, daß sie den „Vittorio Emanuele" getroffen habe.

Die Unterseeboote hatten sich augenscheinlich bereits seit der vergangenen Nacht in den Gewässern aufgehalten, die das feindliche Geschwader passieren mußte.

Das Feuer gegen die Forts wurde um 8^{50} Uhr morgens eingestellt, während diese noch eine halbe Stunde länger feuerten.

Der allgemeine Eindruck von dem Ergebnisse dieses Kampfes war der, daß die Küstenwerke den Schiffen überlegen waren. Admiral Bettolos Urteil ist nicht bekannt geworden.

Die Flotte begab sich nach ihrem Ankerplatz von Pelorosso und bereitete sich auf die für den nächsten Tag festgesetzte Flottenparade vor, die den Abschluß der Manöver bildete.

8. September: Flottenparade. Die Flottenparade fand zwischen 9 und 11 Uhr vormittags östlich vom Malamocco-Hafen in See bei ruhigem, sonnigem Wetter statt. Der König hatte sich mit seinen Begleitern und den Spitzen der Armee- und Marinebehörden auf „San Giorgio" eingeschifft. Die Parade ging, wie üblich, in der Weise vor sich, daß sich sowohl der die Parade Abnehmende als auch die paradierenden Schiffe in Fahrt befanden. Zunächst passierte „San Giorgio" die in Flottenkiellinie aus Divisionsdwarslinie formierte langsam fahrende Flotte, an ihrer Backbordseite von hinten aufdampfend. Hierbei wurde paradiert und salutiert. Dann drehte „San Giorgio" um 16 Strich nach Backbord und ließ die um 8 Strich nach Backbord wendenden Divisionen in Kiellinie an seinem Heck vorbeifahren. Zum Schluß erfolgte

Digitized by Google

der Vorbeimarsch der sechsunddreißig Zerstörer und Hochsee-Torpedoboote. Auch sechs Unterseeboote nahmen an der Parade teil.

Nach der Parade kehrte die Flotte nach Malamocco zurück, von wo sie am nächsten Tage nach Tarent dampfte.

Der König, der Herzog von Genua sowie der Kriegsminister und der Marineminister wohnten dem Manöver vom Anfang bis zum Ende auf der Königlichen Yacht „Trinacria" bei. Der König bezeigte für alle Operationen eingehendes Interesse und besichtigte die gesamten Befestigungsanlagen von Venedig.

Mehrere hohe Armeeoffiziere, darunter der Chef des Generalstabes der Armee, waren auf den Schiffen der Flotte, insbesondere des B-Geschwaders, als Zuschauer eingeschifft. 31 Senatoren und Deputierte sowie einige Journalisten benutzten den ihnen von dem Marineministerium zur Verfügung gestellten Dampfer „Menfi". Zur militärischen Führung diente ihnen ein Kapitän zur See (der Kommandant der „Italia") und ein Korvettenkapitän (des Admiralstabes). Die Volksvertreter wurden auf mehreren Schiffen und in den Marineanlagen, die während der Manöver berührt wurden, herumgeführt und mehrfach vom Könige und Vizeadmiral Bettolo empfangen. Der Marineminister versprach ihnen, daß sie während der nächsten Manöver an Bord der Schiffe des Geschwaders eingeschifft werden sollten.

Manöverkritik. Von der am 8. September nachmittags durch Vizeadmiral Bettolo abgehaltenen Manöverkritik ist nichts veröffentlicht worden.

Durch die mehrfache Änderung des ursprünglichen Programms und einige für die Führer bindende Anordnungen litt der Wert der Manöver nicht unerheblich.

Einer der Senatoren, der dem Manöver beigewohnt hatte, äußerte, es wäre zu wünschen, „daß von jetzt ab nicht nur solche Übungen wie in diesem Jahre gemacht würden, sondern vollwertige Manöver, bei denen den Befehlshabern volle Freiheit des Handelns gewährt werde".

Durch die Manöver sollte augenscheinlich festgestellt werden:

1. Welche Operationen zur See und zu Lande nach einer in den ersten Mobilmachungstagen erfolgreich ausgeführten Landung eines feindlichen Invasionskorps an der Adriaküste bei Ancona erforderlich sind.
2. Ob die jetzige Friedensdislokation der Hochseestreitkräfte die genügende Sicherheit bietet, um bei Beginn eines Seekrieges in der Adria dem Feinde rechtzeitig entgegenzutreten.
3. Welche Verhältnisse im Falle eines solchen Krieges die an der italienischen Adriaküste operierenden heimischen Hochseestreitkräfte vorfinden, insbesondere, ob in dieser Lage Tarent sich als Operationsbasis und Venedig als Stützpunkt eignet und wo, wenn nötig, weitere Stützpunkte zu schaffen seien.
4. Ob und inwieweit die Verteidigungseinrichtungen der italienischen Adriahäfen und Küsten ausreichen, vor allem ob die Befestigungen von Venedig genügen, um den Platz ohne Hilfe einer Flotte und bedeutenderer Armeestreitkräfte gegen Angriffe von See und von Land her zu verteidigen, ferner welchen militärischen Wert die Hafenverteidigungsanlagen von Ancona haben und welche Erfolge von der Mitwirkung der Unterseeboote für die Küstenverteidigung zu erwarten sind.

v. D.

Digitized by Google

Digitized by Google

Küsten ausreichen, vor allem ob die Befestigungen von Venedig genügen, um den Platz ohne Hilfe einer Flotte und bedeutenderer Armeestreitkräfte gegen Angriffe von See und von Land her zu verteidigen, ferner welchen militärischen Wert die Hafenverteidigungsanlagen von Ancona haben und welche Erfolge von der Mitwirkung der Unterseeboote für die Küstenverteidigung zu erwarten sind.

v. D.

Digitized by Google

Gedanken über die Heranbildung unſeres Unteroffizierersatzes.

Mit dem gewaltigen Anwachſen unſerer Marine in den letzten 10 Jahren iſt auch eine höhere Arbeitsleiſtung jedes Einzelnen nötig geworden. Jeder muß an ſeinem Platze ein größeres Maß von ſelbſtändiger Gedankenarbeit und techniſchem Können aufwenden als früher. Unſer Mannſchaftsersatz hat ſich dieſer Steigerung der Anforderungen durchaus gewachſen gezeigt.

Nicht immer gilt dasſelbe von den ſeemänniſchen Unteroffizieren. Nicht techniſches Können mangelt ihnen, wohl aber bisweilen Selbſtändigkeit im Denken und Handeln, volles Verſtändnis für Anordnungen und Abſichten ihrer Vorgeſetzten, diejenige geiſtige Überlegenheit über die ihnen unterſtellten Mannſchaften, welche ihnen die wünſchenswerte, vollkommene Sicherheit in der Ausübung ihres Dienſtes als Erzieher verleiht.

Die folgenden Erörterungen ſind ein Verſuch, einheitliche Richtlinien für die Erziehung und Ausbildung der Unteroffizieranwärter bis zur Beförderung zum Maaten zu finden.

Wer einmal Gelegenheit gehabt hat, einen Jahrgang Schiffsjungen kurz nach der Einſtellung genau zu beobachten, wer ſich an ihrer Begeiſterung und Aufnahmefähigkeit erfreut hat, der wird zugeben, daß es ſich nicht darum handelt, Eigenſchaften zu wecken, die nicht in der Charakteranlage und Erziehung der Jungen begründet wären, ſondern darum, vorhandene Triebe und Keime zu ſtärken und auszubilden.

Den Weg, auf dem das geſchehen kann, müſſen wir finden, wenn wir den Einflüſſen nachgehen, die auf die Entwicklung der beiden oben genannten Eigenſchaften, der moraliſchen — Begeiſterung —, und der intellektuellen — Aufnahmefähigkeit —, hemmend und zerſtörend einwirken.

Einen mächtigen Einfluß, der dieſe Begeiſterung für ihren Dienſt untergräbt und nicht zum Pflichtgefühl werden läßt, müſſen wir in dem ſchlechten Beiſpiel Einzelner ſuchen. Beim Ausbildungsdienſt freilich werden ſchlechte Elemente niedergehalten, ſoweit ſie erkannt ſind; aber der Reinigungs- und Arbeitsdienſt, der auch auf einem ganz in den Dienſt der Ausbildung tretenden Schiffe etwa ein Viertel der Dienſtzeit des Jungen in Anſpruch nimmt, wird in ſeiner Bedeutung ſowohl für die moraliſche Entwicklung als auch für die Beurteilung des angehenden Unteroffiziers im allgemeinen nicht genug gewürdigt.

Bei dieſen Dienſtverrichtungen laſſen ſich oft gerade ſolche, die ſich im Ausbildungsdienſt hervortun, im Vertrauen auf die loſere Aufſicht und aus Bequemlichkeit gehen. Wird ſolche Nachläſſigkeit nicht entdeckt und energiſch geahndet, und kommt der nachläſſige, pflichtvergeſſene Kamerad ebenſogut oder beſſer vorwärts als der gewiſſenhafte, ſo iſt es nur menſchlich, daß der letztere bisweilen die Luſt verliert und es dann ſelbſt an Pflichttreue fehlen läßt.

Ich will nicht etwa einer eingehenden Beaufſichtigung dieſes Dienſtes durch Offiziere das Wort reden. Das macht Unteroffiziere und Jungen unſelbſtändig und züchtet Augendiener, abgeſehen davon, daß jeder reine Aufſichtsdienſt die Dienſtfreudig-

Digitized by Google

keit schädigt. Es bedarf nur einiger einfacherer Maßnahmen, um auch den Arbeits- und Reinigungsdienst für die Erziehung auszunutzen.

Vorerst muß, was leicht zu erreichen ist, die Anwesenheit und Tätigkeit der Unteroffiziere auf ihren Stationen durch den wachthabenden Offizier sichergestellt sein. Dann bleibt nur noch übrig, daß sich der Offizier häufig von seinen Unteroffizieren über Fleiß und Geschicklichkeit der Jungen bei der Arbeit berichten läßt. Dadurch gewinnt der Unteroffizier an diesem Dienst ein höheres Interesse und beobachtet die Jungen schärfer.

Es empfiehlt sich, nach Möglichkeit jedem einzelnen Jungen beim Reinigungsdienst eine scharf umgrenzte Aufgabe zuzuweisen. Man hat dann eine Handhabe, die Leistungen des Jungen jederzeit ohne weiteres zu prüfen, und kann damit das Verantwortungsgefühl entwickeln.

Unerläßlich aber ist vor allem wirksame Bestrafung jeder, auch der geringsten Nachlässigkeit oder Unpünktlichkeit, besonders in der Schiffsjungenzeit. Die Wahl der Strafe fordert ein genaues Studium des Charakters, und deshalb ist der Divisionsoffizier die geeignete Persönlichkeit, um eine Strafe schon bei der Meldung über den Vorfall bei dem Disziplinarvorgesetzten in Vorschlag zu bringen.

Zum Ansporn für die jungen Leute und zur Anregung für ihre Erzieher schlage ich vor, in die Führungsbücher unter die mit Nummern bewerteten Fächer auch „Fleiß bei der Arbeit" und „Geschicklichkeit bei der Arbeit" aufzunehmen.

Zur Durchführung dieser Maßnahmen ist es natürlich nicht erforderlich, die späteren Unteroffiziere mehr als bisher zum Arbeitsdienst heranzuziehen; im Gegenteil, er ist nur soweit zu treiben, als er nötig ist, um den Unteroffiziernachwuchs mit den Instandsetzungsarbeiten gründlich vertraut zu machen.

Selbstverständlich kann man nur einem Teil der Jungen Pflichttreue anerziehen. Solche Elemente, bei denen es nicht gelingt, müssen unbedingt entfernt werden. Ein Vermerk im Führungsbuch „bedarf der Aufsicht" genügt nicht. Man kann den Unteroffizier nicht dauernd beaufsichtigen; er wird immer durch sein Beispiel verderblich wirken. Solche Menschen erzieht — wenn es überhaupt möglich ist — nur der Existenzkampf eines bürgerlichen Berufes.

Um unter dem Unteroffiziersatz eine unter diesem Gesichtspunkt ausreichende Sichtung vornehmen zu können, muß eine genügende Reserve über den Etat eingestellt werden. Die Möglichkeit der Unterbringung dieses Zuschlags ist sowohl auf dem „König Wilhelm" (seitdem ihm die „Charlotte" als Wohnschiff angegliedert ist) als auch auf den seegehenden Schulschiffen vorhanden. Natürlich werden die Kosten dadurch ein wenig vermehrt; doch wird dieser Nachteil durch den Ansporn, den die Möglichkeit zahlreicherer Entlassungen auf die Jungen ausübt, reichlich aufgewogen.

Das Pflichtgefühl, das Gewissen der Arbeit, ist an sich eine harte, unbequeme Eigenschaft, wenn sie nicht durch die Dienstfreudigkeit ergänzt wird. Wer seinen Dienst mit Widerwillen tut, und mag er noch so pflichttreu sein, kann nicht soviel leisten, wie einer, der an seine Arbeit mit Freuden herangeht.

Nicht identisch mit der Dienstfreudigkeit, aber ein wichtiger Bestandteil ist das Interesse am Dienst. Gerade in den ersten Jahren, die der ehemalige Schiffsjunge auf der Flotte zubringt, läßt dieses Interesse nach, wenn eine auf dem

Digitized by Google

Pensum der Schulschiffe aufbauende allgemeine Weiterbildung versäumt oder vernachlässigt wird.

An Bildungsdrang mangelt es bei den jungen Leuten keineswegs. Eine Versäumnis in dieser Hinsicht kann unter Umständen bei dem jungen Unteroffizier Mißmut erzeugen. Nicht äußere Lebensverhältnisse ertöten bei dem jungen Mann die Dienstfreudigkeit, sondern der Mangel einer seiner geistigen Vorbildung und den später durch seine Berufsstellung gegebenen Anforderungen entsprechenden geistigen Weiterbildung.

Man darf sich den Bildungsgrad eines Schiffsjungen nach vollendeter Ausbildung nicht zu niedrig vorstellen. Durch die hingebende Beschäftigung ihrer Vorgesetzten mit ihnen, durch den umfassenden Ausbildungsdienst und die Reisen des Schulschiffes ist sein Gesichtskreis sehr erweitert worden; er ist anspruchsvoll geworden, gewiß, aber eben hinsichtlich geistiger Fortbildung, und wenn das der Fall ist, so ist es mit Freuden zu begrüßen, denn dann darf man hoffen, daß weitere Schulung ihm die geistige Überlegenheit über die Mannschaften verleiht, die der Unteroffizier braucht.

Denn man muß sich vergegenwärtigen, daß der Rekrut, der ihm später unterstellt wird, auch nicht auf der Bildungsstufe stehen geblieben ist, auf welche ihn die Volksschule gestellt hatte. Durch den Daseinskampf des Erwerbslebens, durch Fach- und Fortbildungsschulen hat seine Geistes- und Charakterbildung eine Erweiterung erfahren, eine Schule, die dem in gesicherter Existenz als Zögling heranwachsenden Unteroffizier zum Teil fehlt.

Hierfür muß ein Ersatz geschaffen werden durch Belehrung und Unterricht.

So kommt es, daß sich der Unteroffizier seinem Untergebenen gegenüber bisweilen, zwar nicht auf dienstlichen Gebieten, wohl aber in seiner Stellung als Erzieher unsicher fühlt. Es wird ihm schwer, den Mann auf Grund höherer Lebenserfahrung oder Charakter- und Geistesbildung durch ruhige Belehrung anzuleiten; ihm bleiben nur militärische Machtmittel, deren Anwendung nicht immer empfehlenswert ist.

Es genügt nicht, daß der Unteroffizier beim Verholmanöver zufassen kann, daß er die einfachen Kommandos zur Bedienung eines Bootes kennt, daß er beim Artilleriedienst und beim Unterricht von fremder Hand verfaßte Aufzeichnungen auswendig lernt und seine Untergebenen auswendig lernen läßt.

Durch Besprechung seemännischer Manöver, Erklärungen über Wirkungsweise von Schraube und Ruder im Dampfboot, über Einwirkung des Windes auf die Segel, über Manövrieren im Strom, immer verbunden mit praktischen Übungen, muß ihm seemännisches Verständnis und Überblick anerzogen werden.

Er muß eingehend darüber belehrt werden, welche Mittel ihm zu Gebote stehen, um auf die ihm anvertrauten Leute erzieherisch einzuwirken.

Vor allem müssen seine Kenntnisse im Deutschen erweitert werden, damit er sich logisch ausdrücken kann, keine Meldungen verdreht, damit er — wenn er Signalmaat ist — die grammatische Konstruktion eines Winkspruches versteht und die einfacheren schriftlichen Arbeiten, wie Listen oder Meldungen selbständig nnd fehlerfrei ausführen kann.

In diesem Sinne hat man auf dem „König Wilhelm" dankenswerte Versuche gemacht mit Schulunterricht im Deutschen, in Geschichte, Erdkunde und im Rechnen.

Digitized by Google

Da aber jede Unterrichtsgruppe aus etwa 50 Jungen bestand, so konnte das Ergebnis nur gering sein.

Bessere Erfahrungen sind auf der Flotte gemacht worden von Offizieren, die ihrer Gruppe von Leichtmatrosen oder Signalgästen selbst freiwillig solchen Unterricht erteilten. Dieses System verdient ausgebaut zu werden, besonders auch, weil dieser Unterricht für den Offizier eine anregende und dankbare Beschäftigung ist.

Der Unterricht im Deutschen läßt sich am besten an den Geschichts- und Geographieunterricht (Wirtschaftsgeographie) anschließen, indem aus diesen Gebieten kleine Ausarbeitungen angefertigt werden. Zugleich geben Geschichte und Wirtschaftsgeographie dem jungen Mann Grundlagen für soziale Anschauungen, die den Mangel an Lebenserfahrung teilweise ausgleichen.

Diese Fülle von Aufgaben ist eine eindringliche Mahnung, der Sonderausbildung des Unteroffizierersatzes alle nur irgendwie verfügbare Zeit zu widmen. Es sollte hierüber ein umfassender, detaillierter Ausbildungsplan, für jeden Jahrgang gesondert, ausgearbeitet werden.

Den Erfolg der Ausbildung sollte man durch eine theoretische und praktische Prüfung feststellen. Hierzu sind vielleicht am besten ältere Offiziere der Bildungsanstalten (Marineschule, Deckoffizierschule) zu kommandieren, die erst kurz vorher aus der Front gekommen und mit den Verhältnissen der Flotte vertraut sind.

Auch die Schiffsjungenausbildung ließe sich vielleicht noch einheitlicher gestalten, wenn sie in vollem Umfange in die Hand des Kommandeurs der Schiffsjungendivision gelegt würde.

Wenn wir uns in der Heranbildung der Unteroffiziere selbst die höchsten Aufgaben stellen, so hoch, daß sie von den sehr großen Anforderungen des Frontdienstes niemals übertroffen werden können, dann werden wir auch hierbei mit der fortschreitenden Entwicklung aller Dienstzweige Schritt halten.

K. M.

Digitized by Google

Entwicklung und Stand der Marine-Abstinenzbewegung. [1])

II.

Wir glauben im vorigen Aufsatz dargetan zu haben, daß die Alkoholtrinksitte in einem militärischen Verbande eine verhängnisvolle Rolle spielt und von nicht zu unterschätzendem Einfluß auf die Wehrkraft einer Nation ist.

Das haben von allen Nationen zuerst die germanischen erkannt. Sie haben auch als die ersten die nötigen Schritte getan, um diesem nationalen Grundübel zu begegnen. Einmal, weil gerade die germanische Rasse zum Trunk neigt, sodann aber auch, weil in diesen Völkern eine ganz erstaunliche Regenerationskraft steckt, die es ihnen ermöglicht, einem Kulturgift, das den Untergang schon so mancher Nation beschleunigte (Assyrer, Perser, Griechen, Römer) und romanische sowie besonders slawische Nationen zur Zeit in noch festeren Banden hält, in lautlosem, erbittertem Kampfe das Daseinsrecht zu nehmen und den Feind — wie wir in Schweden, Norwegen, Finnland, Island, Nordamerika sehen — Schritt für Schritt erfolgreich zu verdrängen. [2])

Wir stehen hier vor einer eminent wichtigen kulturgeschichtlichen Bewegung, in der Deutschland unter den germanischen Staaten neben Holland leider an letzter Stelle steht und die erst seit etwa 4 Jahren eine stärkere und tatkräftigere Beachtung bei uns findet.

Auch England, das nach den neuesten Statistiken uns im Alkoholkonsum hart auf den Fersen folgt (bisher war es uns über!), hat schon seit recht langer Zeit auch für seine Wehrkraft die Konsequenzen der Alkoholforschung gezogen. [3])

Lassen wir für unsere Zwecke die starke Antialkoholbewegung im englischen Landheer (besonders in der Kolonialarmee!) ganz beiseite und betrachten wir nur kurz die uns mehr interessierende alkoholgegnerische Bewegung in der englischen Marine.

Die größte Abstinenzorganisation ist hier die Royal Naval Temperance Society (R. N. T. S.), die seit 40 Jahren besteht, und an deren Spitze als Präsident Vizeadmiral G. F. King-Hall steht. Dieser ist der Sohn des im Jahre 1886 verstorbenen Kontreadmirals King-Hall, der als Kommandant H. M. S. „Russell" in den sechziger Jahren die Abstinenzbewegung durch sein Beispiel einleitete.

Nach einem uns vorliegenden Brief der Ehrenvorsitzenden (Hon.-Superintendent) Miß A. Weston beläuft sich zur Zeit die Mitgliederzahl der R. N. T. S. auf über 300 Offiziere und etwa 25 000 Mann. Die Mitglieder legen beim Eintritt, ähnlich wie beim Guttemplerorden (I. O. G. T.) ein Enthaltsamkeitsgelübde ab. Dem Guttemplerorden (I. O. G. T.) gehört eine große Anzahl der R. N. T. S.-Mitglieder an, ebenso eine stattliche Anzahl von Offizieren, die unter sich eine „Offizierloge" bilden

---

[1]) Als Fortsetzung des in voriger Nummer erschienenen Aufsatzes „Berechtigung und Notwendigkeit einer starken Abstinenzbewegung in der Kaiserlichen Marine".

[2]) Dieser Kampf ist überall da am schwierigsten, wo das starke, mächtige Alkoholkapital, um seine Existenz besorgt, die Presse beherrscht.

[3]) Vgl. „Marine-Rundschau" 1901, I. Teil, v. M.: „Die Alkoholfrage in der deutschen Marine", S. 380 und 381.

Digitized by Google

(»an Officer's branch«).[1]) Im allgemeinen sind die Vorsitzenden oder Patrone der Mannschaftslogen Offiziere („and generally speaking the Naval Officers are Patrons or Presidents of the branches of the ships in which they are serving" [Miß A. Weston]).

Die R. N. T. S. hat im verflossenen Jahre einen Zuwachs von 11 364 Mitgliedern erhalten.[2])

Sehr wesentlich und vorteilhaft für die englische Abstinenzbewegung ist die Tatsache, daß ein hoher Offizier, wie G. F. King-Hall als Präsident an der Spitze steht, daß ferner Namen wie Admiral Lord Beresford und Admiral Leah unter den Vice-Presidents, und die Namen der Admirale Seymour, Fisher, Pearson, Bosanquet und anderer unter den „patrons" der R. N. T. S. stehen. Das gibt der Sache der englischen Marine-Abstinenzbewegung die sehr nötige autoritative Stütze.

Das offizielle Organ der R. N. T. S. ist „Ashore and Afloat". Herausgeberin ist Miß Weston und ihre Freundin und Helferin Miß Wintz. Das Blatt zirkuliert im Jahre in 765 350 Exemplaren und erscheint monatlich.

Außerdem erscheinen von Zeit zu Zeit rückblickende und zusammenfassende illustrierte Broschüren, wie neuerdings „In the king's service".[3])

Auch die Amerikaner haben (entsprechend den etwa 15 Millionen Abstinenten der nordamerikanischen Staaten) in Landheer und Marine eine starke alkoholgegnerische Bewegung. Diese soll neuerdings gerade in der Marine erstaunliche Fortschritte gemacht haben.

In Dänemark gibt es im Heere Abstinentenvereinigungen und in Dänisch-Westindien Militär-Guttemplerlogen.

In Schweden, dem kleinen Land mit 494 000 organisierten Abstinenten, finden wir einen Verein abstinenter Offiziere und einen abstinenten Unteroffizierverein. Einige Offiziere und Beamte und ein großer Teil der Unteroffiziere gehören dem Guttemplerorden an. Eine besondere Offizier-Guttemplerloge wie in England oder Militärlogen wie in Dänemark gibt es jedoch nicht.

In Holland existiert eine (von Miß Grey gestiftete) Marineloge des Guttemplerordens.

Über Norwegen und über Finnland, die Hochburg des Abstinenzgedankens, liegt uns zur Zeit kein genaueres Tatsachenmaterial vor.

Am weitesten zurück in der alkoholgegnerischen Bewegung sind Frankreich, Rußland, Italien, Spanien. Anfänge sind schon in jedem Land gemacht worden. Aber in den romanischen Ländern ist das Alkoholkapital übermächtig und in Rußland fehlt Aufklärung, Einsicht und Initiative.

---

[1]) Nach Prof. Hartmann-Leipzig besteht in der englischen Marine eine „Gilde abstinenter Offiziere" schon seit den sechziger Jahren.

[2]) Lord Charles Beresford, selbst ein überzeugter Abstinent, bemüht sich jahraus, jahrein, durch seine frischen und durch Humor und Volkstümlichkeit sehr wirksamen Ansprachen an die Mannschaften, der R. N. T. S., dem Enthaltsamkeitsverein, einen möglichst großen Zuwachs an Mitgliedern zu verschaffen.

[3]) Näheres über Organisation, Ziel und Wirken der R. N. T. S. findet sich in den genannten Schriften und Blättern, die vom Verlag (Royal Sailors Rest, Portsmouth) beziehbar sind.

Digitized by Google

Wie steht es bei uns?

Bis vor etwa 10 Jahren beschränkte sich der Kampf gegen den Alkoholismus, der erfahrungsgemäß nur in einem Kampf gegen die Alkohol-Trinksitte bestehen darf, auf eine belehrende Ansprache durch den Schiffsarzt, Hilfsarzt oder Revierarzt an die Mannschaft gelegentlich der monatlichen Gesundheitsbesichtigungen. Sie bestand in einer Warnung vor dem Schnaps- und übermäßigen Biergenuß und in einer Schilderung der Folgen der Trunksucht. Empfohlen wurde die Mäßigkeit im Genusse von Spirituosen.

Danach wußte der Mann, daß man sich „nicht betrinken dürfe". Und der Alkohol mit seinen direkten und indirekten Folgen spielte unbehindert dieselbe Rolle wie zuvor.

Die Wirkung der Trunksucht auf die inneren Organe wurde auch auf Tafeln mit mehr oder minder gut kolorierten, grauenhaft veränderten Eingeweiden gezeigt, deren allmähliches Verblassen durch Licht und Luft sie noch viel unnatürlicher und panoptikummäßiger erscheinen ließ.

Danach bekamen diejenigen Alkoholiker, welche diese Demonstrationen ernst auffaßten, Ekel und Angst und schraubten ihr tägliches Schnaps- und Bierquantum für einige Tage um einen gewissen Bruchteil herab, je nach dem Grade ihrer seelischen Erschütterung, um vor ihrem vorübergehend erwachten Gewissen als „mäßig" zu erscheinen.

Die eigentliche und konsequente Antialkoholbewegung begann erst in den Jahren 1903/04.

In diese Zeit fällt schon der energische und durchgreifende alkoholgegnerische Reformversuch an Bord S. M. S. „Wettin" durch deren weitblickenden Kommandanten.

Daß nicht schon damals diese autoritätgestützte Bewegung festen Fuß faßte, lag wohl erstens an mangelnder überzeugter Mitarbeit der Untergebenen, zweitens an dem Fehlen der vorbereitenden Aufklärung [1]) der Besatzung über die innere Berechtigung und Notwendigkeit mancher vom Kommando verfügten Prohibitions- und Kontrollmaßregeln, die in ihrer reifen Art der damaligen noch unreifen Zeit weit vorauseilten.

Im Jahre 1903 am 27. April wurde nun in Kiel mit Erlaubnis der zuständigen Kommandobehörde der Marine-Alkoholgegnerbund gegründet. Es wurden Vorträge gehalten und Unterhaltungsabende eingerichtet. Der beste Wille war da; Kräfte und Unterstützung waren schwach.

Während dieser Zeit wurden von anerkannten Rednern (meist Mitgliedern des Guttemplerordens) aufklärende Vorträge an Bord und an Land gehalten und so der Boden bereitet für einen erneuten nachhaltigen Aufschwung der Bewegung.

Dank der Unterstützung dieser Bestrebungen durch das Flottenkommando erfolgte im März 1909 dieses Wiederaufleben der Marine-Abstinenzbewegung durch die Gründung der ersten Marine-Guttemplerloge in Kiel („Im sicheren Kurs").

Der Internationale Guttemplerorden (I. O. G. T.) stellt die zur Zeit stärkste und erfolgreichste Abstinenzorganisation der Welt dar. Er wurde im Jahre 1852 in New York gegründet. Seine Gründer waren amerikanische Geistliche. Während

[1]) Diese Aufklärung wurde erst möglich, als infolge der (damals noch fehlenden) Unterstützung durch die obersten Behörden, die Guttempler mit ihrer regen Agitation zugelassen wurden.

Digitized by Google

nun der Orden (den Auffassungen der damaligen Zeit entsprechend!) sich anfangs mehr mit Trinkerrettung und Trunksuchtsbekämpfung befaßte und zahlreiche kirchlich methodistische Beimengungen erhielt, entwickelte er sich bei seinem Siegeslaufe durch die Welt (zumal in Deutschland) immer mehr zu einer durch Aufklärung wirkenden, praktisch-organisierten Gesellschaft mit eigenartiger, wirksamer Disziplin und politisch sowie religiös völlig neutralem Charakter.

Er entwickelte sich dabei zu einer Vereinigung, deren Haupttätigkeit und Zweck die Ermöglichung alkoholfreier Jugenderziehung und die Bekämpfung der Alkohol-Trinksitte ist, als der stetigen Quelle des Alkoholismus.

Nur in Anbetracht seiner neutralen Stellung kann man es verstehen, daß dieser Orden Menschen jedes Standes, jedes Bekenntnisses und jedes Bildungsgrades zu gemeinsamer Arbeit vereinigen kann, ohne daß über Weltanschauungsfragen religiöser oder politischer Art jemals die Eintracht gestört werden könnte. Der internationale Charakter des Ordens offenbart sich nur in der Einheit des Namens, der äußeren Form und der Ziele. Im übrigen bringt jede Nation, jede Provinz, jede Stadt den Geist und die Wesensart ihrer Mitglieder in die Logen und füllt die internationale Form mit nationaler Eigenart.

Zum wirksamen Zusammenfassen der Kräfte eignen sich erfahrungsgemäß niemals Vereine mit lockerer Organisation und mit rein ideellen Banden.

Der Durchschnittsmensch, die übergroße Mehrzahl besonders der einfachen Leute, braucht (man möchte sagen „leider") gewisse äußere Formen, Symbole, Bilder, einen weihevollen, würdigen Ritus, um sich sympathisch gebunden zu fühlen, um immer wieder gefestigt und erbaut zu werden. Mit wissenschaftlichen Vorträgen, Tabellen-Demonstrationen und sachlicher Diskussion lassen sich nun und nimmer Wirkungen und Erfolge erzielen, wie sie der I. O. G. T., der englische Rechabiten-Orden und ähnliche Vereinigungen zustande gebracht haben. Auch die R. N. T. S. der englischen Marine bedurfte scheinbar äußerer Abzeichen und ähnlicher Bindemittel. Zudem gehört ja, wie schon erwähnt, ein großer Teil der R. N. T. S.-Mitglieder, Offiziere wie Mannschaften, zugleich auch dem I. O. G. T. an.

Bereits im Sommer 1909 wurde in Wilhelmshaven die zweite Marineloge („Tres Forcas") und im Oktober desselben Jahres in Cuxhaven die dritte Marineloge gegründet („Freiwillige vor"). [1]) Zugleich wurden die drei Marinelogen zu einem sogenannten Marine-„Distrikt" vereinigt.

Die ebenfalls im Laufe des Jahres gegründete Monatsschrift „Der sichere Kurs" sorgte, soweit in ihren jugendlichen Kräften stand, für die Unterhaltung, Anregung und Belehrung der Mannschaften auf dem Gebiet der Alkoholfrage und für die Ausbreitung der Abstinenzidee.

Die Tätigkeit unserer Marinelogen besteht in Folgendem:

Belehrungen über das Wesen des Alkohols und seine Wirkung, Bekämpfung der Trinksitte auf jede anständige Art, Vorträge (bei den Sitzungen) über fremde Länder, Völker und Sitten, dem Verständnis angepaßte Vorträge über Geologie,

[1]) Nach Fertigstellung dieses Aufsatzes ist in Sonderburg am 8. Mai bereits die vierte Marineloge („Sturmvogel") gegründet worden und am 2. Oktober 1910 soll in Flensburg die fünfte („Taku") gestiftet werden.

Digitized by Google

Pflanzen- und Tierwelt, Musikvorträge, Vorlesungen aus unseren deutschen Dichtern; im Sommer gemeinsame Ausflüge und Sport aller Art.

Sodann Geschäftliches: Beratungen über eventuelle Anträge, Diskussionen über ein strittiges Thema, Besprechung von Ordens- und Logenangelegenheiten, die jedem Gelegenheit geben, im Rahmen einer bestimmten Geschäftsordnung frei zu sprechen.

Durch Pflege eines guten Deutsch, durch Vorlesen und Vortragen nur guter, nützlicher Literatur und Fernhalten jeglicher Geschmacklosigkeit wird bei richtiger Leitung einer Loge der Geschmack der Mitglieder geläutert, Sinne und Verstand bekommen gesunde Beschäftigung und dem Willen werden edle und hohe Ziele gesteckt, so daß damit der — neben der Bekämpfung des Alkoholismus — wichtigsten und schönsten Aufgabe des Guttemplerordens Genüge getan wird: Hebung des Durchschnittsmenschen auf ein höheres Niveau der Sitte, der Herzens- und Verstandesbildung und allmähliche Anbahnung einer Art von Geselligkeit, deren Bindemittel gemeinsame, die Persönlichkeit fördernde Ideen, Kunst, Sport und nützliche Spiele an Stelle der berauschenden Getränke und mannigfachen Speisefolgen (bei Festlichkeiten) bilden.

Das sind gewiß recht hochgesteckte Ziele, die dem Fernerstehenden zum Teil „aus dem Lande Utopien" zu stammen scheinen. Aber nur dem Fernerstehenden Wir sprechen von einer richtig geleiteten Loge: Wer jemals das redliche Bemühen der Leute, das Beste beizutragen, gesehen hat, wer einmal bemerkt hat, wie unter richtiger Leitung sich kleine Fertigkeiten, vom guten Willen getrieben, zu recht artigen und mit Dankbarkeit aufgenommenen Leistungen entfalten, der wird diesen unschädlichen und gesunden Ehrgeiz und seine Betätigung innerhalb der Mannschaftsloge als für den einzelnen und die Gesamtheit nützlich anerkennen müssen.

Aber die Logen müssen Leiter haben, sonst werden Kräfte verschleudert, und Ideologie und Phantasterei greifen Platz. Davon später.

Hier muß zuerst einmal eine wichtige Frage, eine Lebensfrage unserer recht hoffnungsvollen Marine-Abstinenzbewegung angeschnitten werden:

Unsere Marinelogen müssen eigene Heime haben,

wo die Leute in der dienstfreien Zeit und auf Urlaub jederzeit ein warmes Zimmer, ein anständiges alkoholfreies Getränk[1]) und gute Zeitschriften finden können und wo sie vor Störungen sicher sind, die zur Zeit noch da unausbleiblich sind, wo der Alkohol eine Rolle spielt.[2]) Wie man in der Bahn und in modernen Kaffeehäusern Räume für „Raucher" und „Nichtraucher" hat, so müßte in ähnlicher Weise hier auf die „Nichttrinker" Rücksicht genommen werden. Diese Trennung hat sich in England bewährt und ist nützlich. Die Kameradschaft leidet nur unter den jetzigen Ver-

[1]) Ein wunder Punkt! Die herkömmliche „Brause", „Limonade" oder wie das Zeug immer genannt wird, ist abscheulich und wird von den Bierwirten, um zum Bierkonsum anzuhalten, zu lächerlich hohen Preisen verkauft. Empfehlenswert ist z. B. natürliche Limonade (frischer Zitronensaft mit Wasser und Zucker) für die, welche etwa Durst haben. Sonst: Kaffee, Kakao, Schokolade, Milch und — als durstlöschend und im Winter wärmend — Tee.

[2]) Die Seemannshäuser müßten alkoholfrei geleitet werden. Sie würden dann noch mehr Segen stiften und ihren Zweck noch besser erfüllen als bisher. Die Engländer haben jahrzehntelange Erfahrung vor uns voraus in ihrem mustergültigen »Royal Sailors Rest«.

Digitized by Google

hältnissen, wo alkoholische Übergriffe und Exzesse der Trinkenden sich zum Schaden des Friedens und der Kameradschaft recht oft gegen die als dauernden demonstrativen Vorwurf empfundenen „Antialkoholiker" und „Wasserbrüder" richten. Eine fest begründete, starke Organisation (wie in England) kann sich wehren und kann sich dagegen behaupten; einer noch jungen, schwachen kann dieser Zustand leicht tödlich werden. Junge Leute taugen schlecht zu Märtyrern. — Hier tut eilige Abhilfe not! —

Zur Zeit gehen die am Nichtaufkommen der Abstinenzbewegung interessierten Wirte der Matrosenkneipen mit dem Mittel der Getränkeverweigerung und ähnlichem vor. So heißt es z. B.: „Die Limonade ist gerade ausgegangen" oder ein Fläschchen tintenrote oder grasgrüne Flüssigkeit wird (für 25 oder 30 Pfennige!) vor den armen Alkoholgegner gesetzt, ein verdächtiges eosin- oder smaragdfarbenes Fluidum von einer Fadheit, Unnatürlichkeit und Unbekömmlichkeit, daß der naive junge Soldat wirklich ein ganzer Kerl sein muß, um angesichts dieser „Erfrischung" und des Spottes der ihn umgebenden Alkoholinteressenten und -konsumenten seiner Überzeugung treu zu bleiben.

Solcher Situationen ergeben sich zur Zeit eine Menge, und es nimmt einen Wunder, daß trotz der oft recht brutalen „Gegenreformation" trinkfroher Kameraden und Gastwirte die deutsche Marine-Abstinenzbewegung immer weiter geht und wächst. Wieder ein Beweis, wie sehr die Abstinenz mit den Forderungen des Zeitgeistes im Einklang steht!

Die englische Marine hat neben jeder Kantine einen besonderen Raum für die abstinenten Mannschaften. Eigene Logenhäuser oder eigene Versammlungs- und Unterhaltungsräume sorgen für das „Heimatgefühl" der „Abstainers" und für die Möglichkeit täglicher gemeinsamer Aussprache und würdiger Erholung nach dem Dienst.

Also dieses täglich offene Verkehrslokal, geeignet für Logensitzungen[1]), fehlt uns zur Zeit noch. Es wird vorläufig eines der nächst zu erstrebenden und wichtigsten Ziele bleiben.

Nun kommen wir zu all den uns zur Kenntnis gekommenen Vorwürfen, die in unserer, einer solchen Sache noch ungewohnten Umgebung, einer militärischen Abstinenzbewegung bisher schon gemacht wurden. Diese Einwürfe sollen aber nur, soweit sie in diesem oder dem vorigen Aufsatz nicht schon widerlegt sind, beleuchtet werden:

Da heißt es z. B.: „Enthaltsamkeit macht weichlich".

Uns scheint eher das Gegenteil der Fall zu sein.

Wir finden dort:

Mut, den Rauhigkeiten des Lebens ohne Gleitmittel zu begegnen,

streitbaren, trotzigen Standpunkt gegenüber einer spottenden, intoleranten Majorität (in Deutschland),

feinere Reaktionsfähigkeit und Sensibilität, welche die unvermeidbaren Püffe und Stöße des Lebens oft doppelt fühlt, was Geist und Körper nur nützen kann und entschieden abhärtend wirkt.

Diese höhere Sensibilität, dies feinere Reaktionsvermögen eines gesunden, dauernd nüchternen Organismus nennt der etwas sinnenstumpfere Gewohnheitstrinker (nicht etwa „Trinker"!) „Weichlichkeit".

[1]) Hier ist bloß die Kieler Loge „Im sicheren Kurs" auszunehmen, die in einem zweckmäßig eingerichteten Abstinenz-Hotel tagt, wo auch mehrere Zivillogen ihre Sitzungen haben.

Digitized by Google

Weiter hört man: Der Enthaltsame verfällt auf andere dumme Gedanken, da er sich doch ausleben muß.

Da kann man nur sagen: Auf keinen Fall verfällt er auf einen dümmeren Gedanken als auf den Alkohol! Für die Verwendung seiner jugendlichen, überschüssigen Kraft aber hat die aufstrebende Abstinenzbewegung ein derart großes Feld (Sport, Spiel, Vortrag, Lektüre, Ausflüge und eifrige Werbearbeit), daß ihm zu „Dummheiten" keine Zeit bleibt.

Es wird auch der Einwand gemacht: Einem jungen Menschen ein „Gelübde" abzunehmen, ist vom sittlichen Standpunkt zu verwerfen!

Das ist unseres Erachtens der einzige Vorwurf, der verständlich ist. Es wäre wirklich die vollkommenste, reinste und idealste Sache, wenn eine ausreichende Gewissensbindung erreicht werden könnte allein durch guten Willen und stille Zusage. Aber so ideale Menschen gibt es nie und nimmer, daher das Gelübde der Taufpaten, das Gelübde der Konfirmation, das Gelübde bei der Trauung und mancherlei andere kirchliche und profane Gelübde, deren schwerstes und strengstes der Eid ist. Dazu kommt noch der heilige und streng fordernde Begriff des „Ehrenwortes" und dann die große Menge feierlicher Versprechen aller Art und einfacher Versprechen im landläufigsten Sinne, deren jedes den Menschen binden sollte und dieses auch je nach der Schärfe und Feinheit seines Gewissens tun wird. Bei vollkommenen idealen Menschen würde es, wie gesagt, der einfachen, schlichten Zusage, des „Wortes" bedürfen, um verpflichtet zu sein.

Aber ohne Übernahme einer feierlichen Verpflichtung läßt sich einmal unter den Menschen, wie sie eben sind, kein genügend starkes Band knüpfen, das durch das Gewissen den Willen zu der einmal als richtig erkannten Sache auch bei widrigem Winde zwingt.

Zudem ist das „Enthaltsamkeitsgelübde" weder als Eid noch als Ehrenwort formuliert. Die Formel lautet vorgelesen: „Sie versprechen feierlich und rückhaltlos . . . ." (folgt Inhalt des Versprechens).[1]) Am Schlusse des vorgelesenen Versprechens folgt die Frage, ob der Kandidat hierauf noch gesonnen sei, das Versprechen auf sich zu nehmen, worauf er mit „Ja" antwortet. Nun folgen Ermahnungen über die Tiefe und Bedeutung des Versprechens, alles in einer sehr feierlichen, eindringlichen Art.

Die englische Gelübdeformel für die R. N. T. S. lautet eidähnlicher: „By God's help, unless medically ordered, to do so, I will abstain from all intoxicating liquor".

Wir müssen doch zugeben, daß für einen erwachsenen Menschen, der ganz freiwillig, ohne jeden Gewissenszwang, das im I. O. G. T. übliche „feierliche Versprechen" abgibt, darin keine größere sittliche Gefahr liegt, als in jedem feierlichen Versprechen im Leben, gegenüber Vater, Lehrer oder Freund, in dem sein Charakter auf dem Spiele steht. Ist er zu schwach, es zu halten, dann hat sich eben sein Charakter, sein Wille, gegenüber dem Gewicht der übernommenen Verpflichtung, als zu schwach erwiesen; oft waren übermächtige, reaktive Gegeneinflüsse mehr schuld als der Unterliegende.

[1]) Den genauen Inhalt des Versprechens lernt der Kandidat schon einige Tage vor seiner Aufnahme kennen. Er ist nicht etwa geheim.

Digitized by Google

Kein billig Denkender wird dem jungen Menschen etwa die Ehre absprechen wollen, weil er zu schwach war, sein Enthaltsamkeitsgelübde gegenüber den oft sehr heftigen und vergewaltigenden Angriffen zu halten. Daß diese billige Meinung in den Logen herrscht, dafür wird stets Sorge getragen. Dem Unterlegenen, den die Verletzung seines Gelübdes reut, steht jederzeit der Weg zur Wiederaufnahme frei. Diesem Wiederaufsuchen (besonders rückfälliger Trinker, deren Wille durch das Potatorium bereits gelitten hat) ist ein bestimmter Teil der Ordensarbeit gewidmet.

Endlich hört man noch sagen: „Die Disziplin sowie die Kameradschaft leidet durch diese sich absondernde Organisation."

Darauf ist Folgendes zu erwidern:

Die Disziplin innerhalb der Logen, das richtige Benehmen Vorgesetzten gegenüber, wird durch besondere Zusätze zum Ritual durchaus gewahrt. Auch handelt es sich ja um stets nüchterne Leute, denen Disziplin leicht fällt.

Um nun aber auch keinen disziplinwidrigen Standpunkt außerhalb der Logen in den Köpfen der Leute aufkommen zu lassen, dazu ist nötig, daß der Leiter eine gereifte Persönlichkeit, womöglich (wie in England) ein Offizier ist. Die Leiter müssen in ihren Ansprachen an die Leute immer wieder betonen,

daß Abstinenz mit Moral, mit „gut" oder „böse" in der Regel nichts zu tun hat, daß sie lediglich eine Sache spezieller Kenntnisse und einer gewissen Überzeugung sei. Schimpflich sei aber nur ein Handeln gegen die besondere Überzeugung, falls dem Soldaten Tun und Lassen freistehe!

—, daß soviel edle Menschen, soviel tüchtige, wertvolle Männer noch auf der anderen Seite stehen (wir seien nur erst eine kleine Schar!) und den Weg zu unserer Anschauung aus Überzeugung noch nicht einschlügen, daß aber einer dieser Guten zehn durchschnittsmäßige und pharisäische Abstinenten aufwiege, die sich einbildeten, schon deshalb etwas zu sein, weil sie aus Überzeugung ein als Kulturgift und nationalen Schädling erkanntes „Genußmittel" verschmähen und bekämpfen;

—, daß man selbst einen notorischen Trinker als vornehmer und anständiger Bekenner der Enthaltsamkeit nur als einen Kranken, als Hilfsbedürftigen auffassen müsse, nicht aber als Minderwertigen und Verachtenswerten;

—, daß es unfein und unklug sei, zu richten, wo nur bescheidene aber eindringliche Aufklärung am Platze sei;

—, daß auch unsere Väter und Großväter noch auf dem Boden einer (noch nicht als schädlich erkannten!) allgemeinen Trinksitte standen, auf dem jetzt noch die Majorität steht [1]), die uns durch ihre Masse erdrücken könnte, wenn sie die Macht ausüben wollte: Zahlreiche Akademiker, Offiziere, Kaufleute, darunter die Blüte unserer Nation;

---

[1]) Jede große Idee wurde zuerst vor einer Minorität getragen. Die Abstinenzidee mit all ihren untrennbar kausal verbundenen sonstigen Regenerationsfaktoren wird die Massenvorurteile überwinden, weil sie den einzigen Weg zeigt, der zu einer erblichen Entlastung der führenden Rassen und zur zukünftigen nationalen Selbstbehauptung der zur Vorherrschaft berufenen Nationen führt und — weil diese Wahrheit bereits unaufhaltsam „marschiert".

Digitized by Google

—, daß sich Wahrheiten allmählich ihre Bahn brechen müßten, rein durch ihre Leuchtkraft und Evidenz, ohne moralisierendes Verurteilen Andersdenkender und spöttisches Verachten, was immer ein Zeichen von Schwäche des eigenen Standpunktes sei.

So und ähnlich dem Sinne nach muß eine erzieherische Leitung die Leute belehren, um jeden Auswuchs in Pharisäertum und unkameradschaftliche, disziplinwidrige Denkweise zu verhüten.

Und das geschieht bereits in unseren Marinelogen.

Wir wissen aus eigener Erfahrung, daß eine solche Belehrung Verständnis findet und beherzigt wird, ohne daß die urgesunde, propagierende Stoßkraft der jungen deutschen Marine-Abstinenzbewegung beeinträchtigt wird.

Aber es fehlt noch an Leitern! Nicht etwa fehlt es an abstinenten Offizieren. Deren gibt es mehr, als allgemein bekannt ist. Es fehlt nur eine genügende Anzahl von mitwirkenden Offizieren, um jede Marineloge mit einem geistigen Leiter versehen zu können und um die frische, enthusiastische Bewegung in ruhigen, vernünftigen Bahnen zu halten, daß sie nicht, um ein etwas gewagtes Bild zu gebrauchen, als mehr oder weniger grotesker Wildbach von Klippe zu Klippe springt, um dann im Sande zu versickern, sondern daß sie wirklich die Mühlen des militärischen und vaterländischen Gemeinwohls treiben helfe, um später im sicheren, tieferen Bett zu starkem Strom geworden, dem deutschen Land und Volk ein Segen und Nutzen zu sein.

Das wird nie eine Mannschaft aus sich heraus vermögen, ohne ihre Offiziere, ihre berufenen Erzieher. Die Offiziere bleiben ja mehrere Jahrzehnte im Dienst und bekommen Überblick und Praxis, während die Mannschaften dauernd wechseln. Auch infolge seiner im deutschen Militärwesen tiefbegründeten Autorität und durch seine (im Vergleich zu anderen Nationen höhere) Schulbildung ist der deutsche Offizier der gegebene Erzieher und Berater der Mannschaft. Und wie vor Zeiten der deutsche Herzog vor seinen Mannen „herzog", so steht es dem im Kriege auf das Vorkämpferrecht Anspruch machenden deutschen Offizier wohl an und entspricht seiner Art, in allem anerkannt Gutem der erste zu sein.

Bisher waren drei Offiziere in unseren Mannschaftslogen tätig und konnten eine recht ersprießliche Tätigkeit im obigen Sinne verbürgen. Aber die Bewegung wächst, und es erscheint den wenigen Offizieren bereits jetzt unmöglich, in dem oben angeführten idealen Sinne überall zu wirken, zumal da oft der Beruf nicht genügend Zeit und Arbeitskraft übrig läßt.

Nun gibt es aber, wie erwähnt, bereits eine recht stattliche Zahl praktisch abstinenter Offiziere in der Kaiserlichen Marine. Nur wirken diese entweder gar nicht für die Abstinenzsache oder sie wirken zerstreut, ohne geistigen Zusammenhang und ohne Stütze und Anregung. Sie gehen durch diese für Erfolg und Initiative tödliche Zersplitterung ihrer Sache verloren.

Bitter not tut uns daher der Zusammenschluß der abstinenten Offiziere der Kaiserlichen Marine.

Nur durch einen solchen Verband, eine Sammlung aller Kräfte, kann der allmähliche Stillstand und damit die Versandung der alkoholgegnerischen Bewegung in der Kaiserlichen Marine verhütet werden.

Digitized by Google

Die Gründe, die für eine Vereinigung abstinenter Offiziere sprechen, sind folgende:

1. Die ohne jede Verbindung überall zerstreuten abstinenten Offiziere bekommen durch diese Organisation miteinander Fühlung.

2. Hierdurch nur ist es möglich, daß ein fruchtbringender und förderlicher Ideenaustausch stattfindet.

3. Einzelkräfte ergänzen einander stützend und helfend, wodurch mancher, den eine gewisse Scheu, aufzufallen[2]), bisher am freimütigen Bekennen seiner Alkoholgegnerschaft hinderte, gewonnen wird, während andere wieder schon durch das bloße Vorhandensein einer abstinenten Offiziervereinigung aufmerksam werden und sich mit der Prüfung und dem Studium der einschlägigen Fragen befassen.

4. Die richtige Verteilung werbender und aufklärender Kräfte ist nur durch organisierte Arbeit und Leitung möglich.

5. Es kann nur so verhütet werden, daß Sonderideen gutgemeinter Art und daraus entspringende, voreilige praktische Schritte der wirksamen Förderung des Abstinenzgedankens hindernd entgegenlaufen.

6. Erst in einer solchen Vereinigung werden Kräfte rege, wird die Lust zur Weiterarbeit geweckt, die die Kolonne im Austausch der Ideen kameradschaftlich enger und enger schließt. Nur so bahnt sich allmählich das an, was für uns einer der — wenn auch in ferner Zukunft liegenden — Ideale ist, für das wir kämpfen: Eine edle, alkoholfreie Geselligkeit, bei der sich nur Menschen zusammenfinden, die sich an intellektuellen oder Gemütswerten etwas zu bieten haben; eine Geselligkeit, die aber anderseits in dem durch dienstliches Zusammenarbeiten und gleiches Kommando bedingten rein kameradschaftlichen Verkehr selbst bei etwaigem Mangel an innerer Harmonie im Sinne wahrer Kameradschaft ausgleichend und im Sinne allgemeiner Duldung fördernd zu wirken imstande ist, weil eben durch Wegfall eines die Unbesonnenheit und Formverletzung befördernden Narkotikums vielmehr gewisse gesellschaftlich wichtige psychische Hemmungen zum besten des guten Einverständnisses und der zwanglosen, außerdienstlichen Verkehrston-Nüancen ungeschädigt bestehen bleiben.

Das ungefähr sind die Gründe, die zunächst zu einer Vereinigung abstinenter Offiziere drängen.

Hat diese Vereinigung erst stattgefunden und haben sich alle abstinenten Offiziere auf dem gemeinsamen Boden und in den gemeinsamen Zielen geeinigt, dann wäre als sofortiges nächstes Ziel zu nennen:

Die Beteiligung je eines dieser Offiziere an der Arbeit je einer Mannschafts-

---

2) Gästen keine Alkoholika vorsetzen zu dürfen, ein wichtiges und durchaus logisches Verbot des Guttemplerordens, findet zugestandenermaßen da seine Grenze, wo etwa Repräsentationsgelder bezogen werden und wo die betreffende Stellung als gesellschaftliche Forderung (z. B. im politischen internationalen Verkehr) eine Bewirtung mit Alkoholicis (meist Sekt) verlangt.

Maßgebend ist überhaupt hier (wie im medizinischen Gebrauch) das Gewissen und nicht der Buchstabe: Der überzeugte Abstinent wird seinen Gästen ohne zwingende Gründe nie ein Genußmittel vorsetzen, dessen Gebrauch er in Ansehung seines Unwertes und seiner Schädlichkeit bei seiner eigenen Person verwirft, dessen allgemeinem Gebrauch, der Trinksitte, er vielmehr nach Kräften begegnen will.

Digitized by Google

loge, und zwar als deren Mitglied. Daß dieses die einzige Möglichkeit eines gesunden Fortschrittes der Abstinenzbewegung unter den Mannschaften darstellt, beweist auch der Umstand, daß die praktischen Engländer, die bereits auf eine Erfahrung von 40 Jahren zurücksehen, im allgemeinen keine Mannschaftsloge ohne einen Offizier oder Vorsitzenden im Offizierrange (z. B. Geistlichen) wirken lassen. Man merkt aus jeder Spalte ihrer R. N. T. S.-Zeitschriften, mit welcher Genugtuung sie von dieser wirksamen und kostenlosen Steigerung ihrer schon an sich ansehnlichen Wehrkraft Gebrauch machen.

Um es der Wichtigkeit halber noch einmal zu wiederholen:

Wenn der deutsche Marineoffizier, der Erzieher und das Vorbild der Mannschaft, nicht als lebendiges Beispiel vorangeht, und wenn er aus seinen Reihen nicht mindestens soviel Prozente an enthaltsamen Offizieren stellt wie die Mannschaft sie aufweist, dann wird die Enthaltsamkeitsbewegung bei unseren germanischen Brudernationen weitergehen, sie wird auch im deutschen Volke vermöge ihrer ideellen Stoßkraft an Umfang zunehmen, aber unsere Marine beraubt sich damit des gar nicht abzuschätzenden Vorteils, vom wehenden Zeitgeist auch ihre Segel sich füllen zu lassen. Wenn wir deutschen Marineoffiziere der Mannschaftsorganisation nicht eine Offizierorganisation gegenüberstellen können, die in idealster anfeuernder Konkurrenz mit jener zusammenwirkt, dann werden das die einfachen Soldaten nicht verstehen; alle Belehrungen, Vorträge und Veranstaltungen werden nichts fruchten, die immer stärker werdende Schar der „Abstinenten vor Diensteintritt" wird den Schwerpunkt ihres Idealismus in das Zivilleben verlegen zum Schaden der Marine, oder sie werden ihrem Enthaltsamkeitsgelübde untreu, wodurch im Elternhaus der Einfluß der Marinedienstzeit in schiefem Lichte erscheint. Wenn wir Offiziere nicht mitmachen, dann lassen wir uns den enormen Auftrieb entgehen, den das konsequente Abfinden mit — im besten Sinne — modernen Ideen verschafft. Dann werden gar leicht wir, d. h. unsere Wehrmacht und nationale Geltung, von all den Nationen überholt, die dem Alkohol als einmal erkanntem Degenerationsfaktor und nationalem Schädling energisch und erfolgreich zu Leibe gehen.

Finden wir Offiziere uns erst einmal mit der Alkoholfrage ab, dann lösen wir, da diese Frage sich mit fast allen anderen modernen Zeit- und Streitfragen eng berührt, auch noch so manche andere Schwierigkeit, deren Hebungsversuche bisher auf dem alten Boden gescheitert sind.

Erinnern wir uns zum Schlusse noch einmal der im vorigen Aufsatz teils genauer, teils in flüchtiger Skizze gezeichneten Alkoholschäden in einem militärischen Verbande, so läßt sich von einer stärkeren und allgemeineren, durch die Autorität des Offiziers gestützten Ausbreitung der Abstinenzbewegung erwarten: Abnahme der Kriminalität, der Kriegsgerichte und Ehrengerichte, besserer Gesundheitszustand, längere Dienstfähigkeit, Pensionsersparnisse, Schonung und bessere Verwertung von Menschen und Kriegsmaterial und bessere Wahrung von Dienstgeheimnissen — also erhöhte Schlagfertigkeit.

B.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Flaggoffiziere. Gelegentlich der Flottenparade vor Danzig wurde der Chef des Marinekabinetts, Vizeadmiral v. Müller, zum Admiral und zum vortragenden Generaladjutanten Seiner Majestät des Kaisers ernannt.

Dem Vizeadmiral z. D. Paschen wurde der Charakter als Admiral, dem Kapitän zur See a. D. Foß der Charakter als Kontreadmiral beigelegt.

— Hochseeflotte. Montag, den 29. August, fand vor Seiner Majestät dem Kaiser in der Danziger Bucht eine Flottenparade der Hochseeflotte und der für die Manöver zu ihr getretenen Schiffe und Verbände statt. Der Flottenparade und dem anschließenden Gefechtsbilde wohnten als Zuschauer Seine Kaiserliche Hoheit der Kronprinz, die Kronprinzessin, mehrere preußische Prinzen und eine Anzahl deutscher Fürstlichkeiten, der brasilianische Marschall da Fonseca, türkische Offiziere und eine größere Anzahl deutscher Armeeoffiziere bei. Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Mecklenburg-Schwerin nahm an Bord S. M. S. „Mecklenburg" an einem Teil der Flottenmanöver teil.

Die Hochseeflotte trat am 29. August abends in die eigentlichen Herbstübungen ein. Sie fanden in der Ostsee und in den Zugängen zur Ostsee statt und endeten am 8. September bei Skagen. Havarien oder Unfälle, die den Ausfall oder die Beschädigung eines Schiffes zur Folge gehabt hätten, kamen während der Manöver nicht vor.

Auf der Rückfahrt vom Manöver nach Kiel lief „V 162" bei Halskov-Riff (die dortige Leuchttonne war ausgegangen) auf und wurde nach Leichterung fast unbeschädigt wieder abgeschleppt.

Die Verbände der Hochseeflotte suchten nach beendetem Manöver ihre Hauptliegehäfen auf.

Der Herbststellenwechsel der Offiziere und Besatzungen fand am 15. September statt. An Stelle des Vizeadmirals Schröder übernimmt der Vizeadmiral v. Ingenohl die Führung des II. Geschwaders. Kontreadmiral Bachmann ersetzte den Vizeadmiral v. Heeringen als Befehlshaber der Aufklärungsschiffe.

Für „Wittelsbach" und „Zähringen", die am 20. September außer Dienst stellten, traten „Posen" und „Rheinland" in den Verband des I. Geschwaders ein. „Gneisenau" trat mit Beendigung der Herbstmanöver aus dem Kreuzerverbande der Hochseeflotte aus.

Die aktivierten und für die Dauer der Herbstübungen dem Kommando der Hochseeflotte unterstellten Verbände und Schiffe traten in ihr früheres Kommandoverhältnis zurück.

Die Reserveformationen werden im Winter 1910/11, wie folgt, zusammengesetzt sein (dementsprechend erfolgten die Außerdienststellungen bei dem III. Geschwader):

Stammschiff (voll in Dienst) in Kiel: „Kaiser Wilhelm II.";
Beischiffe (außer Dienst): „Kaiser Barbarossa", „Kaiser Friedrich III.";
Stammschiff in Wilhelmshaven: „Brandenburg";
Beischiff: „Wörth".

Kaiserpreise für hervorragende Schießleistungen im Schießjahr 1909/10 erhielten in der Hochseeflotte: „Hannover", „Deutschland", „Yorck", „Königsberg"; im Kreuzergeschwader: „Scharnhorst"; bei der Marine-Küstenartillerie: die II. Matrosenartillerie-Abteilung.

Digitized by Google

Der Kohlenwanderpreis des I. Geschwaders für die besten Leistungen bei der Kohlenübernahme im abgelaufenen Übungsjahr ist an „Westfalen" gefallen (Höchstleistung 507 Tonnen pro Stunde, 413,8 Tonnen höchste Durchschnittsleistung pro Stunde beim kriegsmäßigen Bekohlen).

— S. M. Schiffe „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und „Weißenburg" sind durch Allerhöchste Kabinetts-Ordre vom 12. September aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen. Die Schiffe haben die Reise nach den Dardanellen mit einer Durchschnittsfahrt von 12,5 kn zurückgelegt, bei der vor der Übergabe an die Türken vorgenommenen Forcierung liefen beide Schiffe über 16 kn. Die Übergabe durch den Kontreadmiral Koch an den türkischen Kommodore Ramiz Bey fand am 1. September in der Kephes-Bucht nach einem verabredeten Zeremoniell statt, wobei der türkische Kreuzer „Hamidje" die Salute feuerte. Die deutschen Besatzungen sind am 12. September mit dem Dampfer „Ypiranga" nach Wilhelmshaven zurückgekehrt. Näheres über die letzte Reise der Schiffe unter deutscher Flagge enthält der Bericht eines Fahrtteilnehmers unter „Verschiedenes".

Nicht ohne Interesse sind die Äußerungen der türkischen Presse, die sich mit dem Ankauf dieser Schiffe und dem Ausbau der türkischen Seemacht beschäftigen. Einzelne Proben sind hier wiedergegeben:

Der „Tanin" schreibt: „In der Entwicklung unserer Seemacht haben wir einen großen Schritt vorwärts getan. Jetzt können wir nicht mehr zurück und müssen weiter am Ausbau der Flotte arbeiten."

Ähnlich äußert sich der „Sabah": „Alle Ottomanen empfinden ein Gefühl der Freude und des Stolzes. Denn heute wird unsere geliebte Flotte, der Stolz aller Patrioten, um zwei mächtige Schiffe vermehrt. Die Namen der beiden neuen Schiffe erinnern an zwei Ruhmesblätter in der türkischen Geschichte: »Barbarossa« und »Torgud Reis«. Wenn die Schiffe eintreffen, werden unsere Herzen höher schlagen, und wir wollen rufen: Es lebe das Vaterland, es lebe die Nation. Die Namen, durch welche das Andenken von zwei Seehelden geehrt wird, werden ihre Bemannung stets zu neuen Heldentaten anspornen. Wenn die Kanonen zur Begrüßung der beiden Schiffe donnern, wird man das nicht nur bis Beschiktasch hören, sondern es wird widerhallen bis an die Küsten Afrikas, und man wird merken, daß das Osmanentum aus dem Grabe erstanden ist und nun ewig leben wird."

Aus dem gleichen Anlaß schreibt der „Taswir-i-efkiar" am 5. September, nachdem er die zwischen Preußen-Deutschland bestehenden historischen Beziehungen besprochen hat: „Aber diesmal hat das hohe Deutsche Reich der Türkei einen besonderen Freundschaftsdienst geleistet. Wenn eine Großmacht zwei Schiffe ihrer Flotte einer nach Aufschwung ihrer Seemacht strebenden Nation überläßt, so ist das ein Zeichen einer großen und wertvollen Freundschaft. Solch ein Vorgehen findet kein Beispiel in der Geschichte, und die Worte fehlen uns, um es vollauf zu würdigen. Durch die Abgabe der beiden Linienschiffe, die erst nach vier Jahren aus dem Verbande der deutschen Flotte ausgeschieden wären, hat die deutsche Flotte etwa 10 Prozent ihrer Stärke eingebüßt, die türkische Flotte aber hat um 90 Prozent ihre Gefechtskraft vermehrt. So etwas kommt in dem Verkehr der Völker selten vor, und obwohl es eigentlich in der Politik keine Sentimentalität geben soll, so müssen wir doch Deutschland großen Dank dafür wissen. Jedenfalls hat Seine Majestät Kaiser Wilhelm II. durch diesen Beweis Seiner großen Freundschaft alle Ottomanen zu ewigem Danke verpflichtet, und wir Ottomanen wissen den großen materiellen und moralischen Wert dieses Freundschaftsdienstes zu schätzen."

— Probefahrtsschiffe. „Posen" und „Rheinland" haben nach Entlassung aus dem Probefahrtsverhältnis (27. August) die Besatzungen reduziert.

Digitized by Google

„von der Tann" hat am 1. September zu Erprobungen in Dienst gestellt.

„Kolberg", die auf einer Meilenfahrt am 22. August 26,3 sm erzielt hatte, hat am 15. September die Besatzung in Danzig reduziert.

— Die Marineschule ist am 15. September von Kiel nach Flensburg verlegt worden.

Die Marineschule blickt auf eine 60jährige Geschichte zurück. Sie wurde am 3. November 1851 von der damaligen Königlich Preußischen Marine in Stettin errichtet. Vorher war bereits im Winter 1849/50 den Kadetten und jüngeren Offizieren Unterricht in der Navigationsschule in Grabow a. O. und in einem zu diesem Zwecke eingerichteten Zimmer in der Frauentor-Kaserne in Stettin erteilt worden. Im Winter 1850/51 fiel der Unterricht aus, weil die Kadetten auf S. M. S. „Merkur" untergebracht waren. Mit der Errichtung der Marineschule in Stettin begann ein systematischer Unterricht; dieser fand jedoch nur im Winter 1851/52 statt. Während der beiden nächsten Winter mußte er wegen Teilnahme der Kadetten an den Expeditionen S. M. S. „Gefion" in Südamerika und im Mittelmeer ausfallen. Mit der inzwischen erfolgten Verlegung des Marinekommandos von Stettin nach Danzig war auch die Marineschule nach Danzig verlegt worden. Hier wurde jedoch nur während eines Winters (1854/55) unterrichtet; den nächsten Winter befand sich die Schule bereits als Seekadetteninstitut in Berlin, wo sie bis zum Frühjahr 1866 verblieb. Durch Kabinetts-Order vom 15. Mai 1866 wurde die Marineschule nach Kiel verlegt, wo sie am 1. November ihren Unterricht in der Muhliusstraße im Gebäude der späteren Deckoffizierschule begann. Im Jahre 1888 wurde das neue Schulgebäude in Düsternbrook, in dem auch gleichzeitig die Marineakademie eingerichtet wurde, bezogen. Von 1872 bis 1897 hatten Schule und Akademie einen gemeinsamen Direktor. Am 29. August 1897 wurde die Marineschule als besondere Anstalt unter einem eigenen Direktor organisiert. Am 3. November 1901 feierte sie den Tag ihres 50jährigen Bestehens. Seine Majestät der Kaiser entbot damals den Offizieren und Fähnrichen seinen Gruß mit dem Wunsche, daß die Anstalt auch fernerhin als Stätte ritterlichen Geistes und berufswissenschaftlicher Bildung der Seeoffiziere von Erfolg gekrönt sein möge. 1903 wurde die Verlegung der Marineschule von Kiel nach Mürwik beschlossen. Die Gebäude sind nunmehr fertiggestellt.

— Schiffe im Auslande. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst" mit „Nürnberg" und „Emden" war vom 24. bis 29. August in Matupi und vom 31. August bis 3. September in Friedrich Wilhelm-Hafen (Neu-Guinea). „Scharnhorst" ist von dort über Guam, „Emden" über Yap nach Tsingtau gegangen. „Nürnberg" begleitet „Planet", der einer Kesselreparatur halber nach Singapore gehen muß, nach diesem Hafen. Auf der Fahrt dorthin wird Pulo Lau angelaufen.

„Leipzig" ist von Port Arthur über Peitaho, Taku und Tschifu nach Tsingtau gegangen, um sich dort mit dem Flaggschiff zu vereinigen.

Der japanische Minister der auswärtigen Angelegenheiten hat der deutschen Regierung seinen aufrichtigen und tiefgefühlten Dank für die menschenfreundliche und heldenmütige Hilfeleistung ausgesprochen, die S. M. Schiffe „Leipzig" und „Luchs" dem auf dem Amherst Riff gestrandeten japanischen Dampfer „Atagosa Maru" haben zuteil werden lassen. (Siehe Septemberheft der „Marine-Rundschau".)

„Iltis" hat im August und September die Yangtsehäfen Kiukiang, Hankau, Tschenling und Wuhu besucht.

„Jaguar" liegt seit 10. September in Nanking, „Luchs" in Tsingtau, „Tiger" in Schanghai.

Digitized by Google

Australische Station. „Condor" hat am 1. September Apia verlassen und ist nach Rabaul (Neupommern) gegangen. „Cormoran" hat Nauru (Pleasant-Island) besucht. „Planet" ist in Unterbrechung seiner Vermessungstätigkeit zu Reparaturzwecken nach Singapore gegangen (siehe oben).

Ostafrikanische Station. „Seeadler" war in Durban und Mozambique, „Sperber" im Gebiet des ostafrikanischen Schutzgebietes.

Westafrikanische Station. „Eber" hat am 19. August von Duala aus die Südreise angetreten und auf dieser Libreville (Französisch-Kongo), Matadi (Kongostaat), Swakopmund und Lüderitzbucht angelaufen.

„Panther" hat Duala am 30. August verlassen und Lome, Gr. Friedrichsburg, Monrovia (Liberia) und Accra besucht.

Amerikanische Station. „Bremen" hat Callao am 1. September verlassen und ist am 10. September über Taltal (Nord-Chile) in Valparaiso eingetroffen. Sie vertritt dort die deutsche Flotte bei der Jahrhundertfeier der Republik.

— Schulschiffe. „Freya" traf, von Bermuda kommend, am 3. September vor Vera Cruz (Mexiko) ein und verblieb dort bis zum 22. September. Der Kreuzer vertrat die deutsche Flotte bei der Jahrhundertfeier der mexikanischen Unabhängigkeitserklärung.

„Hansa" ist von Queenstown über Madeira nach Teneriffa gegangen.

„Hertha" lag vom 27. August bis 7. September vor San Sebastian, wo Seine Majestät der König von Spanien, die Königin-Mutter und die Königin Victoria das Schiff besuchten. Der König trug bei dem Besuch deutsche Admiralsuniform. Der deutsche Geschäftsträger begleitete ihn bei dem Besuch. Der Kommandant und einzelne Seeoffiziere wurden zur Tafel befohlen. — Die Bürgermeisterschaft San Sebastians bereitete „Hertha" eine besonders freundliche Aufnahme durch ein größeres Fest, bei dem der Oberbürgermeister Maduyo eine sehr warme Ansprache hielt, auf die der Kommandant in spanischer Sprache antwortete.

„Victoria Luise" hat Ende August Funchal auf Madeira verlassen und hat Cartagena, Tunis und Malta angelaufen.

— Verschiedenes. Die Bergung des gesunkenen Torpedobootes „S 76" ist der Firma Stocks & Kolbe übertragen. Ein Anspruch auf Bergelohn besteht nur, wenn die Ablieferung des Bootes im Hafen und in schwimmendem Zustand erfolgt.

Amerikanischer Flottenbesuch in Tsingtau. Im August besuchte die amerikanische Asiatic Fleet, bestehend aus den Kreuzern „Charleston", „New Orleans", 3 Begleitdampfern und 5 Zerstörern, Tsingtau. Der österreichische Kreuzer „Panther" lag auch im Hafen. Es fanden eine größere Reihe von wechselseitigen Festlichkeiten statt. Die Haltung der amerikanischen Mannschaften war vorzüglich. Die Amerikaner schieden hochbefriedigt aus dem deutschen Hafen.

Geschenk für die Christuskirche in Tsingtau. Gelegentlich seiner Anwesenheit in Tsingtau hat der Regent des Herzogtums Braunschweig, Herzog Johann Albrecht zu Mecklenburg, für die Fenster über dem Altar der neuen evangelischen Christuskirche ein Glasgemälde gestiftet. Es soll St. Christophorus darstellen; im unteren Raume des mittleren Teiles soll das mecklenburgische Wappen des Herzogs zwischen den Wappen der verewigten Herzogin Elisabeth und der jetzigen Gemahlin des Regenten angebracht werden. Das Geschenk wird in Tsingtau als ein erneuter Beweis des Interesses aufgefaßt, das der Herzog stets dem Schutzgebiet Kiautschou entgegengebracht hat.

Am 17. September wurde das Seemanns-Erholungsheim in Klein-Machnow, an der Zehlendorf—Klein-Machnower Chaussee, eingeweiht und in Be-

Digitized by Google

nutzung genommen. Es soll den im Seedienst erkrankten Offizieren und Mannschaften der Kriegs- und Handelsmarine sowie den im überseeischen Auslandsdienst infolge der Wirkungen des Tropenklimas gesundheitlich erholungsbedürftigen Kolonialbeamten während ihrer Genesungszeit zur Kräftigung dienen, weil nach den neuesten wissenschaftlichen Erfahrungen auf die ständig in See- oder Tropenluft Lebenden eine kiefernduftreiche Landluft die beste Heilwirkung ausübt. Das Erholungsheim, für das auch der Deutsche Flottenverein und der Flottenbund deutscher Frauen ein großes Interesse bekunden, ist inmitten eines 6 Morgen großen, von Fichten völlig umsäumten Geländes nach den preisgekrönten Plänen der Architekten Giesecke und Wanzke, Charlottenburg, hergestellt worden und besteht aus fünf einzelnen Gebäuden, von denen drei einstöckige Häuser für etwa 90 Erholungssuchende hygienisch eingerichtete, mit Balkon und Loggia versehene Wohnräume enthalten. Außer einem zweistöckigen Verwaltungsgebäude ist dann noch ein Kasino vorhanden, in dessen Kellergeschoß alle für die Behandlung Genesungsuchender erforderlichen Badeeinrichtungen sowohl zu elektrischen Licht- wie auch zu Wasserkuren vorgesehen sind. Die im einfachen nordischen Stil errichteten Gebäude sind an allen Seiten von großen, zu Spiel- und Tummelplätzen geeigneten Rasenflächen umgeben, während breite, schattige Wege zwischen den Nadelhölzern am Rande des Geländes zu Spaziergängen einladen. Bei ungünstiger Witterung ist im Kasinogebäude wie auch in jedem Stockwerk der Wohnhäuser eine Diele als Gesellschaftsraum vorgesehen. Die Gesamtunkosten der innerhalb Jahresfrist fertiggestellten Anlage betragen bei 180 000 *M* Grunderwerb rund $^3/_4$ Mill. *M*.

Rektor und Senat der Technischen Hochschule zu Berlin-Charlottenburg haben dem Werftbesitzer Hermann Blohm die Würde eines Doktor-Ingenieurs ehrenhalber verliehen. Den Beschluß hat das Kollegium der Abteilung für Schiff- und Schiffsmaschinenbau einstimmig gefaßt. Die Auszeichnung erfolgte in Anerkennung der hervorragenden Verdienste Blohms um die Entwicklung des deutschen Handels- und Kriegschiffsbaues. Hermann Blohm ist einer der Inhaber der bekannten Hamburger Werft Blohm & Voß.

Der Schnelldampfer „Kronprinzessin Cecilie“ des Norddeutschen Lloyd hat Mitte September die 3049 sm lange Strecke von Cherbourg bis „Ambrose-Channel“-Feuerschiff in 5 Tagen 10 Stunden 23 Minuten zurückgelegt, und zwar mit einer Geschwindigkeit von 23,39 kn. Das ist die beste Leistung in Zeit und Geschwindigkeit, die bisher jemals ein deutscher Dampfer erreicht hat. Das beste Etmal erreichte der Dampfer am 12. September mit 610 sm, das sind 5 sm mehr als der Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ des Norddeutschen Lloyd im Mai dieses Jahres erreichte.

Geschenk an das Deutsche Museum in München. Das von Seiner Majestät dem Kaiser dem Deutschen Museum geschenkte Schnittmodell S. M. S. „Rheinland“, das alle Details dieses neuen Schiffes in vollendeter Ausführung wiedergibt, wurde dem Museum Ende September durch den Geh. Oberbaurat Hoßfeld überreicht.

⚜

England. Die sommerliche Ruhe hat sich im letzten Monat auch auf marinepolitischem Gebiete bemerkbar gemacht. Der Übergang von zwei deutschen Linienschiffen in türkischen Besitz hat den Chauvinisten zwar Gelegenheit zu Angriffen auf Deutschland gegeben, doch haben diese weitere Beachtung nicht gefunden, nachdem die türkische Regierung sich anscheinend zu großen Bestellungen und Ankäufen in England entschlossen hat. Man will wissen, daß demnächst die ursprünglich für Chile

Digitized by Google

gebauten, jetzt dem englischen Mittelmeer-Geschwader angehörenden Linienschiffe „Swiftsure" und „Triumph", die nicht recht in die englische Flotte hineinpassen, in türkische Hände übergehen werden.

Die deutschen Flotten- und Küstenübungen in der Nordsee im Sommer sowie die von Holland beabsichtigte stärkere Befestigung der Seeküste haben zu Hetzartikeln in der »Daily Mail« geführt, die den als Deutschenhasser bekannten Mr. Maxwell zum Verfasser haben. Im »Daily Graphic« erfahren sie aber eine offene Zurückweisung, indem dieser feststellt, daß es widersinnig sei, aus der Erweiterung deutscher Küstenbefestigung auf irgendwelche Angriffsabsichten zu schließen; niemand könne Deutschland das Recht bestreiten, die Befestigungen anzulegen, die es für nötig halte.

Am meisten Staub aufgewirbelt hat die Verhaftung zweier englischer Offiziere auf Borkum und die eines deutschen Offiziers in Portsmouth wegen Spionageverdachts. Während im Besitze der englischen Offiziere schwer belastendes Material gefunden worden ist, scheint es sich im Falle des Leutnants Helm um das Selbststudium eines übereifrigen jungen Offiziers, vor allem aber um harmlosere Objekte zu handeln. Doch haben diese Vorkommnisse nicht vermocht zu verhindern, daß auch in der Deutschland nicht freundlich gesinnten Presse die bevorstehende Reise des deutschen Kronprinzen nach Indien und Ostasien sympathisch besprochen wird, allerdings nicht ohne den Hinweis, daß diese Reise anscheinend politische Zwecke verfolge.

Das Herannahen der Zeit der Aufstellung des neuen Marineetats macht sich besonders in konservativen Zeitschriften bemerkbar durch Hinweise auf die Möglichkeit einer Erweiterung des deutschen Flottengesetzes, wie sie vom »Times«-Korrespondenten in Berlin als wahrscheinlich hingestellt wird.

— Personal. Kontreadmiral Gamble wurde zum Zweiten Admiral im VI. Kreuzergeschwader und Kontreadmiral G. E. Patey zum Zweiten Admiral in der 2. Division der Heimatflotte ernannt.

Die alte Ingenieurschule zu Keyham wird als Schule für die Lieutenants (E) eingerichtet.

Captain H. L. Heath, bisher Marineattaché bei der englischen Botschaft in Berlin, ist zum Flügeladjutanten des Königs von England ernannt worden.

In »Hampshire Telegraph« rät Nauticus zu einer Organisation der Warrant Officers zum Zwecke nachdrücklicher Förderung ihrer Besserstellung. An anderer Stelle wird geäußert: »What the Naval ranker wants is a chance to rise, a chance to become a Naval officer in post as well as in name. That is my attitude today and that is what is coming.«

Die Nachricht, daß „Lion" 1200 oder auch 1600 Mann Besatzung erhalten werde, wird von »Western Daily Mercury« indirekt bestritten. Der Besatzungsetat sei dank den vielen maschinellen Einrichtungen an Bord, wodurch Personal gespart werde, nicht sonderlich groß. Sie habe »fewer fighting positions to man«. Die Ölheizung erfordere nicht soviel Bedienungspersonal, nur die Artificer und Electrician ratings würden gegen früher vermehrt werden.

— Flottentätigkeit. Heimatflotte. Abhaltung der gefechtsmäßigen Schießübungen im Kanal und in den schottischen Gewässern; da Gefechtsstörungen eingelegt wurden, sollen die Resultate den vorjährigen Leistungen nachstehen. Die 1. Division der Heimatflotte hielt, wie es heißt zum ersten Male, Verbandsschießen in größerem Maßstabe ab. Die Schiffe waren in zwei Abteilungen geteilt. 1. Abteilung: „Dreadnought", „Superb", „Lord Nelson", „Agamemnon"; 2. Abteilung: „St. Vincent", „Vanguard", „Collingwood", „Bellerophon", „Temeraire", „Dido". Die Abteilungen schossen 2 Tage Vorübungen mit Einsatzrohren. Das Kaliberschießen der 1. Abteilung wurde nach der von „Indomitable" geschleppten Scheibe (27 × 9 m)

Digitized by Google

mit Gefechtsladung abgehalten. Die schießenden Schiffe liefen, in Kiellinie geordnet, 16 kn Fahrt. Entfernung 8000 bis 9000 m. Es wurde nach den Anordnungen für das Gefechtsschießen nur auf größere Entfernungen geschossen. Die Schiffe eröffneten auf ein Signal gleichzeitig das Feuer. Die Scheibe war infolge der Menge der Aufschläge nur selten zu sehen. Nach dem Einschießen soll das Feuer gut gelegen haben. Nach 3 Minuten brach die Scheibe zusammen. Auf dem schleppenden Schiffe wurden von den Aufschlägen kinematographische Aufnahmen gemacht. Beim zweiten Anlaufe feuerten „Lord Nelson" und „Agamemnon" allein auf etwas kürzere Entfernungen mit 3/4 Ladung für die 30,5 cm-Geschütze. Die Ergebnisse waren angeblich geringer. Beim dritten Anlaufe schossen wieder alle Schiffe »with a minimum of ammunition to expend«; der Anlauf soll nur 2 Minuten gedauert haben. Beim Schießen der 2. Abteilung schossen alle Schiffe der Abteilung gleichzeitig.

Ende September werden alle Zerstörer der „River"-Klasse in der 1. Zerstörer-Flottille durch solche der „Tribe"- und „Beagle"-Klasse ersetzt sein.

Die zur 3. Division gehörenden Minenkreuzer werden zu einem Verbande unter „Najad" als Führerschiff vereinigt werden. Dieser wird bestehen aus den Kreuzern „Najad", „Latona", „Thetis" in Portsmouth, den Kreuzern „Andromache", „Iphigenia", „Intrepid" im Nore, dem Kreuzer „Apollo" in Devonport.

Die Atlantik-Flotte war in gleicher Weise in der Nordsee mit Schießübungen beschäftigt.

Das Kriegsgericht verurteilte den Kommandanten des Panzerkreuzers „Duke of Edinburgh" wegen Auflaufens bei St. Catherine Pt. im Nebel zu einem strengen Verweis wegen Nachlässigkeit.

Die Mittelmeer-Flotte lief auf der Rückreise von Gibraltar nach Malta verschiedene spanische und italienische Häfen an.

Das IV. Kreuzergeschwader (Schulgeschwader) soll von Mitte Oktober bis Mitte Januar eine Reise nach Südamerika machen.

Das ostasiatische Geschwader erlitt einen schweren Verlust durch Strandung des Panzerkreuzers „Bedford" an der Südküste der Insel Quelpart bei Ausführung einer Volldampffahrt bei unsichtigem Wetter. Das Schiff mußte verlassen und konnte nicht wieder abgebracht werden. 18 Mann ertranken.

Der neue geschützte Kreuzer „Newcastle" soll „Bedford" auf der Station ersetzen und ist hierzu am 20. September in Dienst gestellt worden.

— Schiffsbauten. Über das Linienschiff „Orion" hat »Hampshire Telegraph« aus „recht zuverlässiger" Quelle folgende Daten erfahren: 22 860 metrische Tonnen, 27 000 HP, 21 kn, 584 Fuß (178 m) lang, 87 Fuß (26,5 m) breit. Doppelboden über größere Länge des Schiffes und höher hinaufgeführt als bisher üblich. Breitseitpanzer ausgedehnter und widerstandsfähiger, obwohl dünner als auf „Neptune" (besseres Plattenmaterial). Außer zehn 34,3 cm-Geschützen zwanzig 10,2 cm-SK, drei 53 cm-Torpedorohre, ein Dreibeinmast vor dem vorderen Schornstein. In den Masten keine fire control station, sondern an Deck, und zwar eine oder zwei. Elektrischer Antrieb für schwere Artillerie und Hilfsmaschinen. Elektrische Kabel in einer Ringleitung um das ganze Schiff.

»Standard« fügt noch Folgendes hinzu: Unter der Wasserlinie keine Schottüren. Panzerung tiefer unter die Wasserlinie geführt und stärker als die bisher verwendete. Eine central fire control station in der Mitte des Schiffes (from which every big gun can be electrically trained and fired [?]).

»Morning Post« bringt ungefähr dieselben Angaben: Panzerung von 280 mm Höchststärke, vom Oberdeck bis etwa 2 m unter die Wasserlinie reichend.

Digitized by Google

»Daily Graphic« macht folgende, in einzelnen Punkten abweichende Angaben: Zehn 34,3 cm-Geschütze in der Mittschiffslinie, die beiden hinteren Türme ein Deck tiefer als die vorderen, Turm 2 und 4 überhöht. Im mittleren Aufbau eine gepanzerte 15 cm-Batterie (zehn?), außerdem eine Anzahl 7,6 cm-Geschütze (würde mit der Nachricht übereinstimmen, daß man ein kleineres Kaliber für Antitorpedobootartillerie wieder einzuführen beabsichtigt). Deplacement 25 000 Tonnen bei voller Ausrüstung. Parsons-Turbinen. 45 000 HP. 23 kn kontraktliche Geschwindigkeit. Kohlen- und Ölfeuerung.

Nach »Western Daily Mercury« wird in Marinekreisen das Deplacement des „Lion" als vorläufig obere Grenze bezeichnet. Die Helling für nächsten Bau wird nicht vergrößert. Man werde vorläufig wohl keine Panzerkreuzer, sondern Linienschiffe bauen, »a battleship pure and simple, because it is believed that the Admiralty regards the role of these highly extravagant and very mobile ships to be quite a limited one, capable of adequate fulfilment by quite a few ships«.

Der »Portsmouth Evening News« bringt on exellent authority die Nachricht, daß die Admiralität beschlossen habe, ein Linienschiff versuchsweise mit Ölmaschinen zu bauen. Der »Times«-Korrespondent bezeichnet diese Nachricht als unzutreffend. Die Admiralität werde voraussichtlich nach den Ergebnissen der Versuche auf „Rattler" zunächst ein Torpedoboot oder einen kleinen Kreuzer bauen, der mit Motoren ausgerüstet werde. Der Einbau solcher Maschinen an Bord eines Linienschiffes sei zunächst unwahrscheinlich. »Morning Post« nimmt diese Nachricht auch auf und meint, daß eine endgültige Bestätigung noch fehle. Das Blatt stellt Betrachtungen über die Möglichkeit der Durchführung nach dem augenblicklichen Stande der Technik an und meint, daß ein Übergang zur Verbrennungsmaschine wohl noch etwas verfrüht sei. Der Korrespondent für Motorenfrage führt aus, daß man zwischen dem Schweröl-motor und der Gasmaschine zu wählen habe. Letztere sei in England weiter entwickelt worden und habe aus mehreren Gründen Aussicht auf gebrauchsfähige Ausgestaltung. Die Schwierigkeit liege noch in der Erzielung sehr hoher Leistungen der Gesamtanlage. Man müsse es noch abwarten, ob es nicht gelingen werde, eine Gasturbine zu schaffen, mit deren Konstruktion man sich eifrig befasse und die die Nachteile der Kolbenmaschine, als die die Ölmotoren augenblicklich konstruiert würden, beseitige. — »Standard« sagt: Der Admiralität soll ein Motor geliefert worden sein von mäßiger Stärke. Gewicht 53 Pfund pro HP (Turbine 63 3/4 Pfund pro HP). Ersparnis gegenüber Turbine 16 Prozent an Kosten, 20 Prozent an Gewicht. Ferner sei eine Anzahl von Motoren von 20 000 HP in Lancashire fertiggestellt. Sie bestänben aus je vierzig Einheiten zu je fünf Zylindern, diese Einheiten zu vier Gruppen in jeder Maschine zusammengefaßt. Die Maschinen würden jetzt ein Jahr lang erprobt; wird das Ergebnis gut, so sollen weitere gebaut werden. Ein neuer Kreuzer der „Town"-Klasse solle mit diesen Maschinen ausgerüstet werden, wenn sie allen Anforderungen entsprächen. — »Engineering« hält die Nachricht, daß ein Linienschiff mit Motorantrieb gebaut werde, für sehr unwahrscheinlich und gibt in einer Betrachtung dem Schweröl-motor vor der Gasmaschine entschieden den Vorzug, weist auf Bestrebungen auf dem Kontinent hin und fordert die Admiralität auf, in einen Versuch mit einem Torpedoboot oder einem kleinen Kreuzer einzutreten. — »Naval and Military Record« bringt einen Artikel über Linienschiffs- und Panzerkreuzertypsentwicklung gegen alarmierende Zeitungsnachrichten über neue Typen. Er betont die ruhige und folgerichtige Ausbildung des Typs durch die Admiralität, enthält aber gewisse Anklänge an Bacons Vortrag »Battleship of the Future« (s. „Marine-Rundschau", Maiheft 1910). »As it stands the position is distinctly interesting with the tendency unmistakably towards large and faster armoured ships with bigger guns and reduced armour protection.«

Digitized by Google

Eine interessante Mitteilung über den Schiffskörper des neuen Kreuzers „Active" bringt ebenfalls »Naval and Military Record«. Die Kohlenbunkerschotten sind nicht mehr senkrecht auf die Innenhaut gestellt, sondern auf ein Längsspant als dessen Fortsetzung nach oben, also schräg, in der Richtung einer Senkrechten zur Tangente an die Krümmung der Außenhaut (wie auf „Dreadnought" bereits versuchsweise angeordnet). Die Kohlenbunkerschotten haben keine Durchbrechung außer den Bunkertüren. Die Decksbalken bestehen in Länge der Maschinen- und Kesselanlage aus 3 Teilen, die äußeren Teile reichen auf beiden Seiten von der Innenhaut bis an die Kohlenbunkerschotten. Die Mittelteile zwischen den Kohlenbunkerschotten sind an bestimmten Stellen der Decks zum Herausnehmen eingerichtet (portable), so daß man sie zum Zwecke des Auswechseln von Maschinen und Kesseln leicht entfernen kann.

Die Schornsteine der „Liverpool" sind um 6 Fuß (1,8 m) verlängert worden.

— Probefahrten. „Blanche": 30stündige Dauerfahrt: 8 Stunden 15274 HP (15000 vorgesehen) (Schaft), 472,6 mittlere Umdrehungen, 24,4 kn, 1,48 lb Kohle pro Pferdestärke und Stunde; 22 Stunden 11000 HP (11000), 23,33 kn, 1,78 lb Kohle pro Pferdestärke und Stunde, — 8stündige forcierte Fahrt: 18542 HP (18000), 502,7 Umdrehungen, 1,02 lb Kohle pro Pferdestärke und Stunde + 0,404 lb Öl (zusammen = 1,58 lb Kohle pro Pferdestärke und Stunde). Höchstleistung: 25,67 kn, 19755 HP, 516 Umdrehungen, 1,1 Zoll Luftüberdruck. Die Maschinen arbeiteten zur Zufriedenheit. »Less trouble having, it appears, been experienced with the boilers than with those in either of the previous ships of the class.«

— Artillerie. Das 34,3 cm-Geschütz hat nach »Hampshire Telegraph« nur 10 Prozent höhere Mündungsenergie als das neueste 30,5 cm-Geschütz (etwa 19000 Metertonnen).

Das neueste 10,2 cm-Torpedobootsabwehrgeschütz ist halbautomatisch. Horizontaler Keilverschluß, der sich durch den Rücklauf selbsttätig öffnet und nach dem Einsetzen der Patrone schließt. Feuergeschwindigkeit 20 Schuß in der Minute. Geschoßgewicht 14,06 kg.

Ein Mr. Hale soll einen Stoff gefunden haben, der die Bildung des Mündungsfeuers verhindert, ohne die ballistischen Eigenschaften des Pulvers zu ändern. Er ist in den Artilleriewerkstätten in Coventry, angeblich mit Erfolg, erprobt worden.

Die Scheiben für battle practice sind Pontonscheiben, Ponton etwa 36 m lang mit 6,7 m Tiefgang. Scheibengerüst 27 m lang, 9 m hoch.

Der Scout „Adventure" machte Schleppversuche mit Aeroplanscheiben: Drachen, die 3000 Fuß hoch fliegen und etwa in Höhe von 1500 Fuß an einem Draht eine aeroplanähnliche Scheibe tragen. Auf diese von „Adventure" mit Hilfe von Drachen geschleppten Aeroplane — oder auch Luftballonscheiben — haben von Land aus sechs Haubitzen und eine Batterie Feldartillerie geschossen, die bei Whitsand-Battery aufgestellt waren.

— Torpedowesen. Die 20 Zerstörer des Programms 1910 sind von der englischen Admiralität vergeben worden.

Sie haben folgende Namen erhalten: „Acheron", „Archer", „Ariel", „Attack", „Badger", „Beaver", „Defender", „Druid", „Ferret", „Forester", „Goshawk", „Hind", „Hornet", „Hydra", „Jackal", „Lapwing", „Lizard", „Phönix", „Sandfly" und „Tigreß". Sie sind an folgende Firmen vergeben: „Acheron" und „Ariel" an Thornycroft Co., Southampton; „Archer" und „Attack" an Yarrow Co., Scotstoun; „Badger" und „Beaver" an Parsons Marine Turbine Company, Wallsend-on-Tyne; „Defender" und „Druid" an Denny Brothers, Dumbarton; „Ferret" und „Forester" an J. S. White Co., Cowes; „Goshawk" an W. Beardmore Co., Dalmuir; „Hind",

Digitized by Google

„Hornet" und „Hydra" an J. Brown Co., Clydebank; „Jackal" und „Tigreß" an Hawthorn, Leslie Co., Newcastle-on-Tyne; „Lapwing" und „Lizard" an Cammell, Laird Co., Birkenhead; „Phönix" an Vickers Sons & Maxim, Barrow-in-Furneß; „Sandfly" an Swan, Hunter Co., Newcastle-on-Tyne.

Über die Torpedoschießübungen der Mittelmeer-Flotte sagt »Naval and Military Record«: Schießendes Schiff hohe bekannte Fahrt und bekannter Kurs. Scheiben 2 Schiffe hintereinander fahrend mit größerem Abstand, unbekannter gleichbleibender Fahrt, unbekanntem Kurs. Passierentfernung etwa 1000 m. (Sicherheitsdienst durch Torpedoboote, die dem Torpedo folgen.) Zunächst wird auf das erste Zielschiff geschossen, dann schnell geladen (rapidly reloaded) für Schuß auf das zweite Schiff. Die Ergebnisse sollen gut sein.

Die 53 cm-Torpedos des „Orion" haben 20 Prozent mehr Ladung als die 45 cm-Torpedos („Neptune"). Geschwindigkeit im Mittel 10 Prozent höher, Laufstrecke 50 Prozent größer (6400 m gegen 3600 m). Kopfladung 38,6 kg für 35,6 cm-Torpedo, 93 kg für 45 cm-Torpedo und 113,4 kg für 53 cm-Torpedo. Die 35 cm-Torpedos sind nur noch auf Beibooten und alten Torpedobooten.

Die Zerstörer „Larne" und „Hope" sind vom Stapel gelaufen.

Torpedoboot Nr. 13 trieb bei Campbeltown Lock auf Land, Zerstörer „Succeß" bei Gare Loch. Letzterer kam ohne erhebliche Schädigungen wieder ab.

— Unterseeboote. Die Kreuzer „Bonaventure" und „Antilope" sind mit acht Unterseebooten in Torbay angekommen, um dort Versuche mit FT auf Unterseebooten zu machen. Einige der neuen Boote sind mit FT-Apparaten ausgerüstet. Sie haben bisher gut empfangen. Von den Booten abgegebene FT-Sprüche sind nicht angekommen. Weitere Versuche finden im Babbacombe Bay statt.

— Minenwesen. Kreuzer „Najad" in Portsmouth als 6. Minenleger in Dienst gestellt.

— Kohlennehmen. Der Kreuzer „Roxburgh" machte mit Metcalf-Apparat Versuche bei schlechtem Wetter zusammen mit Kohlendampfer „Mercedes".

— Häfen und Werften. Die Admiralität soll beabsichtigen, die Werftarbeitszeit zu ändern in dem Sinne, daß das Tageslicht besser ausgenutzt und elektrische Beleuchtung, besonders in den Wintermonaten, gespart wird.

Der Bau eines privaten großen Trockendocks an der Clyde-Mündung bei Renfnew scheint gesichert zu sein.

Vereinigte Staaten von Amerika. Fragen der inneren Politik und besonders die Schatten, welche die nächste Präsidentenwahl vorauswirft, nehmen vorwiegend das öffentliche Interesse in Anspruch. Nichtsdestoweniger aber behaupten auch Wehrmachtsfragen darin ihren Platz und von ihnen ganz besonders die der Befestigung des Panamakanals, für die der gegenwärtige Präsident wie sein Vorgänger gleichmäßig ihren Einfluß einsetzen. In einer großen Rede in Omaha hat der frühere Präsident Roosevelt darauf hingewiesen, daß der Verzicht auf die Befestigung des Kanals gleichbedeutend sein würde mit einem solchen auf die Monroe-Lehre überhaupt. Die Befestigung sei geradezu eine Ehrensache für die Union; würde man darauf zugunsten einer internationalen Neutralisierung des Kanals verzichten und damit anderen Mächten die Gewähr für die Neutralität dieses rein amerikanischen Werkes übertragen, so fordere das geradezu die Verachtung der Welt heraus. Rein praktisch betrachtet, würde aber eine Neutralisierung des Kanals nichts anderes be-

Digitized by Google

deuten, als daß dadurch die amerikanische Flotte den durch den Kanal geschaffenen Vorteil einer Verdoppelung ihrer Stärke einbüßen und daß es sich im Kriegsfalle um die Frage handeln würde, ob die feindlichen Flotten sich ebensogut des Kanals bedienen dürften, wie die amerikanische, oder ob auch diese auf die Benutzung des Kanals verzichten müßte. Aus den Ausführungen Roosevelts über den Kanal geht weiter hervor, daß obwohl die eigentlichen Ausgrabungsarbeiten erst im Januar 1907 begonnen haben, doch $^3/_5$ dieser Arbeiten bereits erledigt und nur noch etwa 4,5 Millionen cbm Boden zu entfernen sind, so daß die Arbeit eine erhebliche Zeit vor dem angesetzten Eröffnungstermine, dem 1. Januar 1915, beendet sein wird. In Verbindung mit diesen Ausführungen befürwortet Mr. Roosevelt, besonders im Interesse des amerikanischen Ansehens im Stillen Ozean, den weiteren Ausbau der Flotte und weist darauf hin, daß die hierin erzielten Fortschritte — in den letzten 10 Jahren habe sich die Stärke der Flotte verdreifacht und ihre militärische Leistungsfähigkeit mehr als verdreifacht — und besonders die Linienschiffsreise um die Erde dem Ansehen der Union wie nicht minder der Sache des Weltfriedens unschätzbare Dienste geleistet hätten. Die Linienschiffsreise und der Bau des Panamakanals seien die beiden großen »feats« des amerikanischen Volkes während der letzten 10 Jahre. Die Preisgabe des Kanals würde letzteren Endes nichts anderes sein als ein Verrat an der Zukunft der Republik. — Trotz dieser gewichtigen Gründe wird es vielfach als sehr unsicher angesehen, ob der nächste Kongreß die für die Befestigung geforderten 14 Millionen Dollars bewilligen wird; die Idee einer Neutralisierung des Panamakanals, ähnlich wie der des Suezkanals, besitzt in beiden Häusern des Kongresses zahlreiche einflußreiche Anhänger.

Die mehrfach besprochene Angelegenheit der achtstündigen Arbeitszeit für die Flottenneubauten scheint neuerdings wieder Schwierigkeiten zu bereiten. Zwar hat das Justizdepartement entschieden, daß die verkürzte Arbeitszeit nur für den eigentlichen Bau der Schiffe auf den Werften, nicht aber für die Bereitstellung des Baumaterials in Betracht käme. Für die Privatwerften, denen der Bau der meisten Schiffe übertragen werden soll, ist damit aber wenig gewonnen, denn auf ihnen besteht durchweg zehnstündige Arbeitszeit und es fragt sich, ob es ohne große Schwierigkeiten und Differenzen mit dem Arbeiterpersonal möglich sein wird, die achtstündige Arbeitszeit lediglich für die Marinebauten unter besonderer Abschließung der Arbeitsplätze durchzuführen. Jedenfalls wird durch diese Schwierigkeiten der Beginn der Bauten nicht unerheblich hinausgezögert.

Durch Ordre des Präsidenten ist der Geschäftskreis des Aid of Personnel erweitert worden. Danach soll dieser Offizier den Marinesekretär „beraten" mit Bezug auf die Tätigkeit des Bureau of Navigation, des Bureau of Medicine and Surgery, des Generalauditeurs, der Prüfungs- und Verabschiedungsausschüsse und in Angelegenheiten der Marinemiliz. Auch in allen Fragen der Disziplin und der Einwirkung des kriegs- und standgerichtlichen Verfahrens auf die Disziplin des Personals ist der Aid of Personnel als Berater und Gehilfe des Marinesekretärs zuständig.

— Flottentätigkeit. Die Linienschiffsflotte hat die Sommerübungen beendet und die Schiffe auf die Werften geschickt, um vor Antritt der Winterreise ins Mittelmeer — voraussichtlich 1. November — Überholungsarbeiten vorzunehmen. Gewissermaßen als Abschluß der Sommerübungen mußte die Flotte noch eine Havarie erleiden, die für das betreffende Schiff hätte böse Folgen haben können. Bei dem Einlaufen auf Hampton-Reede brach auf dem neuen Linienschiff „North Dakota" im Heizraum Nr. 3 dadurch ein Brand aus, daß Heizöl, das probeweise in einem Kessel verwendet wurde, Feuer fing. Der Brand konnte zwar nach etwa einer Stunde gelöscht werden, hatte jedoch den Tod von drei Heizern und die

Digitized by Google

Verwundung von einem Ingenieuroffizier und acht Mann zur Folge. Nach »Army and Navy Journal« ist das Unglück wahrscheinlich darauf zurückzuführen, daß das Speiserohr des im Heizraum befindlichen Öltanks leckte. Das Endergebnis der angestellten Untersuchung wird noch nicht mitgeteilt. Nach anderen Pressenachrichten soll eine Explosion des Tanks erfolgt und die nahe Munitionskammer gefährdet gewesen sein, so daß es notwendig wurde, den Heizraum vollaufen zu lassen. Vier Kessel sollen unbrauchbar geworden sein. Die genannte Fachzeitschrift meldet dagegen, daß die erforderlichen Reparaturarbeiten nur wenige Tage in Anspruch nehmen werden. — Über das Ergebnis der Sommerübungen wird Näheres noch nicht mitgeteilt; doch wird erwähnt, daß das Linienschiff „Idaho" sich bei den Schießübungen ausgezeichnet und auch im Minenlegen einen Rekord erzielt habe, indem es in 3 Minuten 25 Sekunden 12 Minen auslegte.

Die 1. Division der Pazifischen Flotte ist zur Jahrhundertfeier vor Valparaiso eingetroffen. Nach Beendigung der Feier soll der Panzerkreuzer „Washington" nach der Ostküste übergeführt werden, während die übrigen drei Schiffe nach San Francisco zurückkehren. Von den 10 großen Panzerkreuzern werden alsdann die vier größten der „Tennessee"-Klasse an der Ostküste, die sechs übrigen an der Westküste stationiert sein.

Nach Einstellung des Panzerkreuzers „New York" als Flaggschiff der Asiatischen Flotte, ist das frühere Flaggschiff „Charleston" an die Westküste zurückgekehrt, um außer Dienst gestellt zu werden. Die Einteilung der Asiatischen Flotte ist zur Zeit folgende:

1. Division.	2. Division.	3. Division.
Panzerkreuzer „New York" P	Kanonenboot „Helena"	Kanonenboot „Mindoro"
Gesch. Kreuzer „New Orleans"	= „Wilmington"	= „Paragua"
= = „Albany".	= „Callao"	Transportschiff „Rainbow".
	= „Villalobos"	
	= „Samar".	

— Personal. Die Kontreadmirale Rees, Berry und Winslow sind verabschiedet worden.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Baustadium am 1. September 1910:

Linienschiff „Florida"	74,2	Prozent
= „Utah"	85,5	=
= „Wyoming"	35,5	=
= „Arkansas"	43,9	=

Das neue Linienschiff „Delaware" hat in der Endprobefahrt die vertragsmäßige Geschwindigkeit übertroffen und erzielte als Durchschnitt einer vierstündigen Volldampffahrt 21,5 kn, als Durchschnitt einer 24 stündigen Dauerfahrt 19,74 kn. Alle Turmgeschütze und darauf alle übrigen Geschütze wurden gleichzeitig abgefeuert. Das Schiff rollte danach sehr wenig. Auch die Seeeigenschaften werden gerühmt.

Der neue Torpedobootzerstörer „Paulding" (Ölfeuerung) erreichte als höchste Geschwindigkeit 32,93 kn (gefordert 29,5 kn) und als Durchschnitt einer vierstündigen Volldampfprobe 32,8 kn mit durchschnittlich 903 Umdrehungen. Die beiden nächstschnellen Fahrzeuge sind „Flusser" mit 30,46 kn und „Reid" mit 31,86 kn, von denen aber nur 28 kn gefordert waren.

Sehr interessante Vergleichsversuche wurden mit den 3 Scouts „Birmingham", „Chester" und „Salem" vorgenommen. Die drei Schiffe sind mit 128 m Länge und 3810 Tonnen Normaldeplacement völlig gleich, mit Ausnahme der Maschinenanlage. „Birmingham" hat Kolbenmaschinen und 2 Schrauben von $12\frac{1}{2}$ Fuß (3,81 m) Durchmesser, „Chester" Parsons-Turbinen und 4 Schrauben von 6 Fuß

Digitized by Google

(1,83 m), „Salem“ Curtis-Turbinen und 2 Schrauben von 9 1/2 Fuß (2,89 m) Durchmesser. Es sollte ermittelt werden, in welcher Zeit und auf welchem Raume die Schiffe durch Rückwärtsschlagen der Schrauben zum Stehen zu bringen sind bei verschiedenen Geschwindigkeiten. Wie erwartet, stellten sich die Ergebnisse bei dem Schiffe mit Kolbenmaschinen und großen Schrauben am günstigsten; doch kam das Turbinenschiff mit 2 größeren Schrauben („Salem“) ihm bei mäßiger Geschwindigkeit (10 kn) sehr nahe. Hier brauchte bis zum Stillstande „Birmingham“ 1 Min. 15 Sek. und „Salem“ 1 Min. 20,4 Sek. Die Ergebnisse waren für die beiden Turbinenschiffe folgende:

	„Chester“		„Salem“	
	Zeit	Raum	Zeit	Raum
Geschwindigkeit: 10 kn	1 Min. 52,7 Sek.	281 m	1 Min. 20,4 Sek.	230 m
= 16 kn	2 = 0,6 =	550 m	1 = 27,3 =	384 m
= 22 kn	2 = 8,5 =	681 m	1 = 37 =	537 m
= 24 kn	2 = 51 =	832 m	1 = 40,5 =	601 m

— Docks. Für die Vergrößerung des Docks Nr. 4 auf der Werft Brooklyn ist der Betrag von 678 000 Dollars ausgeworfen. Das Dock erhält eine Länge von 703 Fuß (214 m), eine Breite in der Einfahrt von 122 Fuß 3 1/2 Zoll (37,27 m) und eine Tiefe über dem Süll von 35 Fuß (10,67 m) bei mittlerem Hochwasser. Die Arbeit soll in 2 Jahren beendet sein.

Auf der Werft Mare Island ist kürzlich das neue große Trockendock abgenommen worden: Länge 241 m, Breite unten 23, oben 36,5 m, Tiefe 10 m, Bauzeit etwa 7 Jahre, Kosten 1,3 Millionen Dollars. Das Dock ist das zweitgrößte an der Westküste; das größte ist das zu Hunters Point, San Francisco, mit 259 m Länge.

— Verschiedenes. »Army and Navy Journal« berichtet über eine Minenübung der Küstenartillerie zu San Francisco, bei der 100 Prozent „Treffer“ erzielt wurden. Es wurden drei Minen unter Schleppscheiben auf elektrischem Wege von Land aus zur Explosion gebracht, die jedesmal die Scheibe zerstörten. Die Minen waren in 10 Fuß (3 m) Wasser ausgelegt und mit je 100 Pfund trockener Schießwolle geladen. Näheres über die Scheibenabmessungen usw. enthält die Meldung nicht.

Kürzlich ist mit der Einführung neuer Gewehre an die Schiffsbesatzungen begonnen worden. Das Krag-Jörgensen-Gewehr wird durch das Springfield-Gewehr ersetzt. Demnächst soll auch die Marineinfanterie das neue Gewehr erhalten, so daß an Bord nur eine Art Gewehrmunition vorhanden sein wird.

Zu der Reise des Unterseebootes „Salmon“ (vgl. Septemberheft, S. 1164) wird noch Folgendes berichtet: Das Boot ist 134 1/2 Fuß (40,9 m) lang und 15 Fuß (4,6 m) breit. Die Wasserverdrängung beträgt ausgetaucht 233 Tonnen, untergetaucht 350 Tonnen. Die Geschwindigkeit in ausgetauchtem Zustande betrug bei der Probefahrt 13 1/2 kn, bei der 24stündigen Dauerfahrt 12 1/4 kn. Das Tauchen erfolgt in der Weise, daß das Boot zunächst durch Einlassen von Wasser in die Ballasttanks zum Untersinken und dann durch das Tauchruder bei einer Neigung von 1 bis 2 1/2° auf 15 Fuß (4,6 m) Tiefe gebracht wird, so daß man über Wasser nur noch die Sehrohre sieht. Die Tauchgeschwindigkeit ist bemerkenswert; es gelang, das Boot aus 13 1/4 kn Oberflächenfahrt mit Ölmaschinen und leeren Ballasttanks in 3 Min. 22 Sek. zur Unterwasserfahrt von 9 kn mit den elektrischen Motoren zu bringen. Bei dem Antritt der Reise nach Bermuda führte der „Salmon“ den normalen Gasolinvorrat von 6000 Gallonen, außerdem 385 Gallonen Schmieröl, 1085 Gallonen Frischwasser und 700 Pfund Proviant für 21 Mann auf 7 Tage mit sich. Die Reise wurde zunächst mit 10 kn Fahrt angetreten, mußte jedoch wegen Havarie in der Backbord-Maschine (undichte Zylinderpackung) schon am dritten Tage

Digitized by Google

auf $7^1/_2$ kn mit der Steuerbord-Maschine allein herabgesetzt werden. Schweres Wetter, das zeitweise zum Aufgeben der oberen Brücke zwang, und Seekrankheit des Personals verhinderten die Ausführung der Reparatur auf See, so daß die Durchschnittsfahrt bis Bermuda 7,8 kn betrug. Auf der Rückreise liefen beide Maschinen gut und die Durchschnittsfahrt betrug 9,7 kn. Bei Cap Cod ging jedoch der Gasolinvorrat aus und das Boot mußte in Schlepp genommen werden, bis es die letzte Strecke zum Hafen mit den elektrischen Motoren zurücklegen konnte. Da die Batterien voll geladen waren und für 150 sm Unterwasserfahrt ausreichten, so wäre das Schleppen nicht nötig gewesen. Eine Untersuchung ergab, daß die Hälfte des Gasolinvorrats »accidentally had been blown over board«. — Die zurückgelegte Gesamtstrecke betrug 1514 sm, die Durchschnittsgeschwindigkeit der ganzen Fahrt 8,7 kn; der Gasolinverbrauch entsprach einer Strecke von 1536 sm unter den ungünstigen Verhältnissen der Ausreise und von 1650 sm unter den günstigeren Umständen der Rückfahrt. Auf der Ausreise waren 3000 Gallonen Gasolin und 95 Gallonen Schmieröl verbraucht worden. Die Wohnlichkeit des Bootes erwies sich als gut, obgleich mehr Personen, als etatsmäßig, sich an Bord befanden, schlechtes Wetter herrschte und die neue Besatzung seekrank war. Die Ventilation war in allen Teilen mit Ausnahme des Torpedoraumes zufriedenstellend. Der Torpedoraum hat keine Ventilationseinrichtung, wie auf späteren Booten, obwohl sich hier die Kochvorrichtung befindet. Die Lufttemperatur auf See betrug ebenso wie diejenige im Boot 27°C; im Maschinenraum war sie zwischen 38 und 43°.

Die Bekohlungsvorrichtung von Spencer-Miller, die auf dem Kohlendampfer „Vulcan" eingeführt ist, soll mehr Kohlen an Deck liefern, als bei den bisherigen Einrichtungen weggestaut werden können. Nahezu 1700 Tonnen Kohlen wurden in 5 Stunden an Deck gefördert mit vier Ladevorrichtungen, die mit Kohleneimern arbeiteten, und einer solchen mit Säcken. Torpedoboote erhielten 40 Tonnen Kohlen an Bord in 20 Minuten. Die Versuche haben gezeigt, daß die Einrichtungen für schnelles Unterbringen der an Deck gelieferten Kohlen vervollkommnet werden müssen, wenn die Förderungseinrichtung ausgenutzt werden soll.

Frankreich. Der Berichterstatter der Budgetkommission der Kammer, M. Bénazet, wird für sofortige Verhandlung über das Flottengesetz eintreten; er führt die Tatsache der starken Abnahme der Geburtsziffern in Frankreich für die Notwendigkeit einer starken Flotte an: nur durch eine starke Flotte hätten Staaten mit geringer Bevölkerungszahl — Venedig, Holland, Portugal — Reichtum und Macht erringen können. — M. Bénazet ist nicht der Ansicht, daß Unterseeboote und Aeroplane die Bedeutung des Linienschiffes schmälern könnten; indessen sei es nötig, für die Anschaffung von Aeroplanen, als wertvollen Aufklärungswerkzeugen, wenigstens 300 000 Frcs. bereitzustellen.

— Flottentätigkeit. Das II. Geschwader hat mit der 2. Panzerkreuzerdivision die Fahrt von Toulon nach Brest (6. bis 15. August) zu Aufklärungsübungen verschiedener Art benutzt: es wurde eine Verbindungslinie (ligne de jonction) nach Land zu gebildet; ferner fanden FT-Übungen mit Stören statt; eine Übung im Heranführen des Gros durch FT-Signale wurde durchgeführt. Während eines 2 Tage andauernden Nebels bewährte sich die FT für die Führung der Verbände im Nebel.

Die Kreuzer begannen ihre Instandsetzungsarbeiten, indessen mußten drei von ihnen — „Marseillaise", „Condé", „Amiral Aube" — bereits am 12. September

Digitized by Google

wieder klar sein, um mit der 1. Division des II. Geschwaders und sechs Torpedojägern bei der Anwesenheit des Präsidenten Fallières in St. Nazaire zugegen zu sein. Der Präsident begab sich am 15. September auf „St. Louis" nach Le Verdon, von dort auf Torpedojäger „Dunois" nach Bordeaux.

Am 1. September ist „Gloire" an Stelle von „Amiral Aube" Ersatzschiff geworden.

„Jeanne d'Arc" soll nach »Le Temps« als Ersatz des Seekadettenschulschiffes „Duguay-Trouin" an Stelle von „Desaix" (vgl. Augustheft, S. 1044) in Betracht kommen.

„Dupleix", dessen Zylinderhavarie nicht so schwer zu sein scheint, wie anfänglich angenommen wurde, wird am 15. Oktober doch für die ostasiatische Station in Dienst stellen (vgl. Septemberheft, S. 1166).

— Flottillen. 1. Allgemeines. In Dunkerque wird am 1. Januar 1911 die Zahl der Torpedoboote um vier verringert; statt sechzehn werden dann nur noch zwölf Boote dort stationiert sein.

Die postes de ravitaillement in Boulogne und Calais werden aufgehoben.

Um allen Offizieren, die die Rottenboote der Divisionen 1. und 2. Linie befehligen, eine gleiche Ausbildung zu geben, werden bei der 2tägigen Fahrt, die für die Torpedoboote der Serie A vorgeschrieben ist, die für den Kriegsfall vorgesehenen Kommandanten an Bord sein in den Vierteljahren, in denen die 48stündige Fahrt auch für die Boote 2. Linie stattfindet. In den anderen Vierteljahren werden die Boote der Serie A wie bei den vierteljährlichen Mobilmachungsübungen besetzt.

Ajaccio soll sobald wie möglich zu einer Unterseebootstation ausgebaut werden, die mit drei Offensivbooten zu je 400 Tonnen besetzt werden soll.

2. Übungsfahrten, Schießübungen. Die Torpedoboote von Dunkerque führten vom 1. bis 12. September in Cherbourg die vierteljährliche Manöverkopfschießübung gegen „Bouvines" durch; am 9. September fand eine Angriffsübung gegen Cherbourg, in den folgenden Tagen eine solche gegen Le Havre statt.

In Cherbourg wurde Ende August eine allgemeine Mobilmachungsübung mit Besetzung sämtlicher Forts durchgeführt. Die Torpedo- und Unterseeboote stellten mit „Bouvines" den Feind dar.

Am 9. September wurde beim Abgeblendetfahren Torpedojäger „Escopette" von „Bouvines" in der Höhe des Maschinenraumes gerammt und beschädigt.

In Brest übten vom 5. bis 10. September die Boote der atlantischen Häfen gegen „Furieux", wobei die Rochefort-Boote die besten Schießresultate erzielten.

In Toulon fand vom 4. bis 10. September das Manöverkopfschießen der Unterseeboote statt. Da diese zum größten Teil $2^1/_2$ Monate zur Anbringung der Hebeschäkel in der Werft gelegen und daher nicht geübt hatten, so waren die Ergebnisse nur mäßig — 36 Prozent Treffer gegen 70 Prozent bei früheren Übungen.

— Organisation. Infolge der geplanten Ausbildung des Steuermannspersonals für den FT-Dienst (an Stelle des Torpedopersonals) wird die Steuermannsschule 1911 nicht mehr auf „Calédonien" in Brest verbleiben, sondern auf die Torpedoschuldivision in Toulon übergehen. Während der Übergangszeit kann das Torpedopersonal mit FT-Kursus zur Steuermannslaufbahn übertreten. „Calédonien" wird in Zukunft nur Depotschiff für Signalpersonal sein.

Die Absicht, ein besonderes Korps von Entfernungsmessern zu bilden, ist aufgegeben; vielmehr werden alle Gruppenführer als Entfernungsmesser auf „Tourville" und „Pothuau" ausgebildet werden.

Die Bestimmungen für die École supérieure sind in einzelnen Punkten abgeändert durch Dekret vom 12. September: Die Hörer haben an den Flottenmanövern,

Digitized by Google

jährlich mindestens an einer großen Schießübung sowie an einer Informationsreise zum Besuch der Kriegshäfen, der Staatswerften, der bedeutenderen Privatwerften und Fabriken teilzunehmen. Das schriftliche Schlußexamen wird abgeschafft; die Schlußprüfung ist nur mündlich; die Hörer ziehen 48 Stunden vor der Prüfung drei Looſe mit je einem Thema; eins dieſer Themata behandeln ſie nach ihrer Wahl.

— Perſonal. Die enseignes de vaisseau werden in Zukunft, wie folgt, auf die Kriegshäfen verteilt: Cherbourg, Breſt, Toulon je 26 Prozent, Lorient und Rochefort je 11 Prozent.

1911 (am erſten Montag des Juli) werden zu je einer 23tägigen und einer 10tägigen Übungsperiode einberufen die Reſerviſten des Erſatzes der Jahresklaſſen 1902 und 1904 und die Freiwilligen, die ſich im Laufe des Jahres 1905 gemeldet haben, ferner die Reſerviſten, denen 1910 Aufſchub für die Übung gewährt worden iſt.

— Artillerie. Der Verlauf des Preisſchießens der Hauptarmierung des I. Geſchwaders (vgl. Septemberheft, S. 1170), vor allem die Aufnahme am Ziel, wurde vielfach durch die ſtarken Beſchädigungen des Zielſchiffes „Fulminant" beeinträchtigt. Entfernung 6000 bis 7500 m; Feuererlaubnis 6 Minuten; Wahl der ſchießenden Seite freigeſtellt.

Die Ergebniſſe, die denen des Vorjahres ähneln, waren folgende:

	Treffer:	Nach der Feuergeſchwindigkeit mögliche Treffer:
„Juſtice"	20	80
„Démocratie"	20	80
„Patrie"	26	180
„Vérité"	10	80
„République"	19	180
„Liberté"	7	80
„Jules Ferry"	20	160
„Victor Hugo"	14	160
„Erneſt Renan"	17	120

Havarien am Material ſind verſchiedentlich vorgekommen; auf faſt jedem Schiffe fiel ein Geſchütz infolge einer mehr oder weniger ſchweren Störung aus.

Daß das I. Geſchwader weniger gute Ergebniſſe als das II. Geſchwader erzielte, wird auf Fehler in der Befehlsübermittlung ſowie in der Beobachtung beim Einſchießen zurückgeführt. Auch hat das I. Geſchwader die tirs d'accord ausfallen laſſen, auf die beim II. Geſchwader großer Wert gelegt wird.

Das Preisſchießen der leichten Artillerie wurde bei beiden Geſchwadern gegen Scheiben wie bei der 3e und 4e écoles à feu durchgeführt; je zwei Anläufe, Feuer beider Seiten während 2 Minuten. Ergebnis:

	Trefferzahl:	Trefferprozent:*)
„Gloire"	73	18,9
„Patrie"	53	18,2
„Juſtice"	62	16,6
„Bouvet"	40	15,8
„Michelet"	82	15,4
„Démocratie"	56	15
„Vérité"	42	12,2
„Charlemagne"	25	12
„Victor Hugo"	78	11,7
„Jules Ferry"	55	11

Die Trefferprozente der übrigen Schiffe halten ſich unter 10 Prozent; die ſchlechteſten Ergebniſſe ſind 5,8 und 3,6 Prozent.

*) Unter Berückſichtigung der nach der Feuergeſchwindigkeit möglichen Trefferzahl (rendement).

Digitized by Google

In »Moniteur de la Flotte« (27. August) wird getadelt, daß beim Preisschießen Treffer der schweren und leichten Kaliber (bis 10 cm abwärts) gleich hoch eingeschätzt werden. — »Naval and Military Record« (17. August) teilt mit, daß die Ergebnisse durch zu schnelles Feuern beeinträchtigt worden seien; die Schiffe mit der größten Feuergeschwindigkeit ständen bezüglich der Treffergebnisse an unterster Stelle.

— Schiffbau. Die Helling bei Point du Jour in Brest, auf der „Jean Bart" gebaut werden soll, wird auf Grund der Erfahrungen beim Stapellauf des „Danton" derart abgeändert, daß die Neigung pro Meter um 5 mm größer wird.

— Probefahrten. Panzerkreuzer „Edgar-Quinet" erzielte bei der 3stündigen forcierten Fahrt mit $^3/_4$ der Kesselzahl 23,92 kn bei 39 803 PS (kontraktlich 23 kn bei 36 000 PS) und einem Kohlenverbrauch von 0,875 kg pro Pferdestärke und Stunde. Bei der vorhergehenden 10stündigen forcierten Fahrt war das Mittel aus den Ergebnissen: 36 828 PS (kontraktlich 36 000 PS), Kohlenverbrauch 0,76 kg pro Pferdestärke und Stunde (kontraktlich 0,775 kg). Auch die 24stündige Volldampffahrt ist zur vollen Zufriedenheit verlaufen. Das Schiff lief im Mittel 21,4 kn bei 24 000 PS und einem Kohlenverbrauch von 0,610 kg; das Verhalten der Belleville-Kessel wird besonders gelobt. — Das Schiff soll fast ganz frei von Vibrationen sein.

Das Anschießen der 19,4 cm-SK wurde dadurch verzögert, daß die 19,4 cm-Munition nicht richtig kalibriert war und daher als unbrauchbar zurückgegeben werden mußte. — Auf „Edgar-Quinet" ist die Elektrizität in weitgehender Weise für den Betrieb der Hilfsmaschinen ausgenutzt: Artillerieschwenkwerke, Munitionsförderwerke, Bootskräne, Luftpumpen für Durchblasevorrichtung und für Torpedos werden elektrisch betrieben.

— Schiffsverkauf. Folgende Preise sind beim Verkauf alter Schiffe und Torpedoboote erzielt: für „Tage" 304 080 ℳ, „Courbet" 380 080 ℳ, „Sfax" 226 080 ℳ, Torpedojäger „Veloce" 10 345 ℳ, „Elan" 12 940 ℳ, Torpedoboote „Nr. 159" 5720 ℳ, „Nr. 138" 4320 ℳ.

— Unterseeboote. Auf Grund vergleichender Versuche ist verfügt, daß die Unterseeboote grün — in der Farbe der Flaschen (vert bouteille) — zu streichen sind; die blaugraue Farbe (gris bleuté) ist verworfen.

Die Unterseeboots-Versuchskommission in Toulon hat sich gegen die Verwendung der Oxylith-Rettungshelme an Bord der Unterseeboote ausgesprochen, da sie nur in geringen Tiefen unter der Oberfläche zu benutzen sind; sie empfiehlt die Anbordgabe je eines Helmes pro Boot, da er bei kleineren Unterwasserarbeiten, Klarieren der Schraube usw., gut zu gebrauchen ist.

Vom Stapel lief: Tauchboot „Charles Brun" am 14. September (eins der vier Hochsee-Versuchsboote).

— Häfen und Werften. Der Minister hat die Pläne für ein drittes Dock in Lorient von 200 m Länge genehmigt; Kosten voraussichtlich 4 Millionen ℳ.

— Luftschiffahrt in der Marine. Nach einer Nachricht des »Matin« hat der Marineminister die baldige Nutzbarmachung des Aeroplans für Marinezwecke in Aussicht gestellt. Sämtliche Kriegshäfen seien mit Lenkballons und Aeroplanen auszurüsten, um durch diese feindliche Minenfelder vor den Einfahrten zu erkunden und sie auch in sonstiger Hinsicht für den Aufklärungsdienst zu verwenden. In Toulon habe der Minister bereits ein Gelände für die Anlage einer Station für einen Lenkballon und drei Aeroplane bestimmt. Sieben Seeoffiziere werden noch in diesem Jahre das Fliegerzeugnis erwerben. »Moniteur de la Flotte« (27. August) bestätigt diese Angaben.

Digitized by Google

Die Kommission für Marine-Luftschiffahrt unter dem Vorsitz des Kontreadmirals Le Pord schlägt die Verwendung von großen Handelsdampfern als Ausgangsstationen für Aeroplane vor.

— Schriftstellerische Tätigkeit der Offiziere. Während bisher Offiziere und Beamte des Marineressorts keinerlei schriftstellerische Tätigkeit ausüben durften, ohne in jedem einzelnen Fall die Genehmigung des Ministers einzuholen, können sie in Zukunft bei Unterzeichnung des Namens und des Dienstgrades unter eigener Verantwortung Veröffentlichungen vornehmen.

— Fachliteratur. In »Le Temps« (9. September) wird die Verteilung der Neubauten des Flottengesetzes auf Staats- und Privatwerften kritisiert; früher seien zwei Drittel auf die Privat-, nur ein Drittel auf die Staatswerften entfallen; im Gesetz dagegen seien von 15 Linienschiffsbauten 8, von 6 Aufklärern 2, von 12 Torpedojägern 8 und sämtliche 50 Unterseeboote für die Staatswerften reserviert. Dadurch werde bewirkt, daß diese vorübergehend zahlreiche Arbeitskräfte annehmen müßten, die nach einiger Zeit wieder zu entlassen seien. Um einen Ausgleich zu schaffen, wird vorgeschlagen, den Bau der 1910 auf Staatswerften auf Stapel gelegten beiden Linienschiffe zu verlangsamen und dafür 1911 vier Linienschiffe bei Privatwerften in Auftrag zu geben.

»Moniteur de la Flotte« (27. August) teilt mit, daß auf der „Danton"-Klasse und den neuesten Panzerkreuzern von acht Scheinwerfern sechs durch ein kompliziertes System von Schienen und Winden unter Panzerschutz geschafft werden können. Die Idee sei anerkennenswert; im Ernstfalle würden aber in der Tagschlacht die Schienen usw. fortgeschossen. Daher müßten die Scheinwerfer durch eine einzige vertikale Bewegung, die sich ganz unter Panzerschutz vollzieht, unter Deck geschafft werden können.

Im »Moniteur de la Flotte« vom 4. September beklagt A. le Franc, daß für die Unterseeboote zu selten Gelegenheit für Angriffsübungen geschaffen werde. Die Geschwader seien zu stark mit Aufgaben überlastet, als daß sie bei Ein- und Ausfahrt aus den Häfen sich längere Zeit für Unterseebootsübungen zur Verfügung zu stellen in der Lage seien; auch seien hierzu stets Abmachungen zwischen verschiedenen Behörden nötig, was erfahrungsgemäß die Sache nicht fördere. Unterseebootsmanöver in größerem Maßstabe — wie sie 1909 abgehalten — seien erforderlich, um Nutzen aus der vorhandenen großen Zahl von Booten zu ziehen.

Im »Moniteur de la Flotte« vom 10. September wird die Verwendung von Ölmotoren des Diesel-Systems für Kriegschiffe besprochen. Zur Zeit seien die beiden Motoren für das Tauchboot „Amiral Bourgois" zu je 700 PS mit je vier Zylindern von 48 cm Bohrung und 300 Umdrehungen pro Minute die größte in der Marine vorhandene Bordanlage. Zu berücksichtigen sei die starke Erhitzung aller sich bewegenden Teile; die Vorteile der Dampfturbinen in dieser Hinsicht gehen wieder verloren. Der Druck in den Zylindern betrage über 70 kg, die Temperatur überschreite 1500°; die Zylinder müßten also außerordentlich solide gearbeitet sein, zumal da dauernd Wasserkühlung anzuwenden sei. Das Gewicht der Motoren, die bisher für die Marine konstruiert wurden, betrug 34 kg pro Pferdestärke; dies würde sich ohne Vermehrung der Umdrehungszahl und der Kolbengeschwindigkeit auf etwa 25 kg reduzieren lassen. Der Brennstoffverbrauch würde nur etwa 180 bis 200 g gegenüber 400 bis 600 g bei der Kolbenmaschine betragen. Zweckmäßig würde der erste Versuch mit einem der neuen Torpedojäger gemacht; bei 7000 PS Gesamtleistung würden bei Verwendung von zwei oder drei Wellen Maschinen von 3500 oder 2300 PS erforderlich sein; bei 6 m Kolbengeschwindigkeit und 330 Umdrehungen pro Minute würde die Zylinderbohrung 600 mm betragen. Für Torpedojäger des Typs „Faulx"

Digitized by Google

(1909/10 auf Stapel gelegt) würde sich ergeben für 13 500 PS: drei Wellen, an jeder acht Zylinder von 675 mm Bohrung arbeitend. — Im »Moniteur de la Flotte« vom 17. September teilt L. S. mit, daß die Creusot-Werke einen Verbrennungsmotor Schneider-Carels nach dem System Diesel mit einem Zylinder und 1200 PS konstruieren. Im Falle des Gelingens wird ein achtzylindriger Motor von 9000 bis 10 000 PS gebaut werden; drei solcher Maschinen würden für ein Linienschiff genügen. Der Verfasser empfiehlt die baldige Einführung von Motoren für alle Hilfsmaschinen; auf diese Weise könne das Personal vorgebildet und Verbesserungen in Einzelheiten gefunden und durchgeführt werden.

Auch »Le Yacht« (von 3. September) behandelt die Motorenfrage. In Betracht zu ziehen sei die Brennstoffversorgung. Frankreich habe keine Petroleumquellen, wohl aber hoffte man als Ersatz Schieferöl mit Erfolg verwenden zu können, das sich in Frankreich gewinnen lasse.

Auf einen Aufsatz des früheren Marineministers M. de Lanessan in der »Dépêche de Brest«, in der dieser für die Konzentration der französischen Seestreitkräfte im Norden im Hinblick auf die maritime Entwicklung Deutschlands eintritt, antwortet »Le Temps« ausführlich: Wie im Norden die deutsche Flotte den rechten Flügel der Dreibundstellung bilde, so stellen im Mittelmeer die österreichisch-italienischen Seestreitkräfte, die ständig an Stärke zunehmen, den linken Flügel dar. Die deutsche Flotte wird im Kriegsfalle am Vordringen über die Grenzen der Nordsee in den Kanal hinein durch die Torpedoboote und Unterseeboote der nördlichen französischen Häfen verhindert; außerdem würde England die Kontrolle der Meere im Norden übernehmen. Im Mittelmeer würde diese aber Frankreich überlassen bleiben; hier habe England nur wenige Linienschiffe, Frankreich müsse daher die italienischen und österreichischen Schiffe, die nicht für den Kampf in der Adria, sondern für weitergehende Operationen gebaut würden, am Überschreiten der Linie Toulon—Bizerta hindern; dazu sei die Konzentration der französischen Hauptstreitmacht im Mittelmeer erforderlich.

⚜

Italien. Geschwader. Das Mittelmeer-Geschwader hielt sich vom 1. bis 11. September zu einem strategischen Manöver (siehe besonderen Artikel in diesem Heft) in der Adria auf und kehrte am 12. September nach Tarent zurück. Das schlechte Wetter, unter dem es fast andauernd in der Adria zu leiden gehabt hatte, verfolgte das Geschwader auch hier. Mehrere Schiffe und Torpedoboote erlitten Kollisionen und Havarien, nachdem ihnen die Ankerketten gebrochen waren.

In Tarent fand für alle Offiziere der Flotte und der Garnison vom 12. bis 17. September die alljährliche scuola di guerra navale, freiwillige Vorträge über Seekriegswissenschaften, unter Vorsitz des Chefs des Admiralstabes und zugleich Flottenchefs, Vizeadmirals Bettolo, statt.

Das Mittelmeer-Geschwader verließ dann Tarent und ging nach Spezia. „Ammiraglio di St. Bon" ist aus dem Verbande ausgeschieden und in Tarent außer Dienst (in disponibilita) gestellt worden.

— Havarie. Auf „Regina Margherita" ereignete sich am 25. August, als das Schiff mit nur 10 kn Fahrt von Augusta nach Tarent lief, ein schwerer Kesselrohrbruch. Hierbei wurden 6 Heizer tödlich und 3 weitere schwer verletzt. Das Schiff konnte nicht mehr an den Manövern teilnehmen und wurde in Tarent repariert.

Digitized by Google

— Neubauten. Die Kontrakte zum Bau des „Leonardo da Vinci" und des „Giulio Cesare" sind Anfang September mit Odero und Ansaldo abgeschlossen worden.

— Luftschiffahrt. Zur Schule für Lenkballonführer beim 3. Genie-Regiment in Rom sind 4 Kapitänleutnants und ein Guardiamarina kommandiert worden.

Der für die Marine bestimmte etwa 8000 cbm große lenkbare Ballon ist über das Stadium des Projekts noch nicht hinausgekommen.

Der lenkbare Militärballon „Nr. 2" wird Ende September von Rom nach Venedig (Campalto) übergeführt.

— Regierungspostdampfer. Am 1. Juli sind die Postdampferlinien Neapel—Palermo, Neapel—Messina, Civitavecchia—Golf Aranci, Golf Aranci—Maddalena in den Staatsbetrieb übergegangen. Da die zur Ausübung dieses Dienstes gebauten 9 Regierungspostdampfer am 1. Juli noch nicht vollzählig fertiggestellt waren, so charterte die Regierung für einige Monate, bis zum Anfang November, 4 Dampfer der Navigazione Gen. Italiana. Die Regierungspostdampfer sind durchweg größer und schneller geworden, als es das ihre Erbauung behandelnde Gesetz vom 5. April 1908 vorsah. Es wird deswegen eine erhebliche Überschreitung der für sie ursprünglich ausgeworfenen Bau- und Unterhaltungskosten eintreten. Auch ihre Schiffsnamen sind gegenüber den ersten Festsetzungen (siehe Dezemberheft 1909) geändert worden. Die Schiffe sind dem Eisenbahnministerium unterstellt und werden im Kriegsfall Hilfskreuzer der Marine.

Ihr Schornsteinabzeichen ist ein schwarzes NS (Navigazione di Stato) mit dem fünfzackigen Stern darüber, der das Kennzeichen alles staatlichen Eigentums ist.

Die Hauptdaten über die Dampfer sind folgende:

Schiffsname	Deplacements in Tonnen	Länge (zwisch. Perp.)	Breite	Tiefgang	Anzahl und Art der Maschinen	Indizierte PS	Anzahl der Schrauben	Maxim. Geschwindigk. kn	Erbauer	Stapellauf	Linie, für die das Schiff bestimmt ist
„Citta di Messina"	3500	105,5	12,7	5,2	2 dreif. Expans. Masch.	12 000	2	22	Odero	1. 5. 10	Neapel—Sizilien
„Citta di Siracusa"									Odero	18. 6. 10	
„Citta di Catania"					Parsons Turbinen	12 000	3	22	Ansaldo	30. 5. 10	
„Citta di Palermo"									Cant. riun. Palermo	20. 8. 10	
„Caprera"	2366	88,0	11,0		2 vierfach Expans.	(4000) 5200	2	20	Orlando	8. 2. 10	Civitavecchia—Golf Aranci
„Citta di Sassari" (früher „Maddalena")	2420	82,4	12,0	4,9	2 dreifach Expans.	3800	2	17	Cant. riun. Rivatrigoso	30. 4. 10	
„Citta di Cagliari" (früher „Terranova")									Cant. riun. Ancona	5. 6. 10	
„Terranova" (früher „Tavolara")	400	?	?	?	?	?	?	12?	Glasgow	?	Golf Aranci—Terranova
„Maddalena" (früher „Molara")									Cant. riun. Rivatrigoso	?	Golf Aranci—Maddalena

Digitized by Google

Rußland. In der letzten Zeit standen zwei Ereignisse im Vordergrunde des marinepolitischen Interesses: die Revision der Hauptverwaltung für Schiffbau und der Plan einer Verstärkung der Schwarzmeer-Flotte im Hinblick auf die Vergrößerung der türkischen Marine.

Die Revision ist in folgender Weise angekündigt worden: „Im Interesse einer beschleunigten Neuschöpfung der Schlachtflotte hat Seine Majestät der Kaiser geruht, die Reichsratsmitglieder Ingenieurgeneral Röhrberg, General der Infanterie Rödiger und Geheimrat Dmitrijew mit der Prüfung der Tätigkeit der Hauptverwaltung für Schiffbau sowie der Staatswerften und Häfen in wirtschaftlicher und administrativer Hinsicht zu beauftragen, so daß sie in möglichst kurzer Zeit ein Gutachten über den besten Weg zur Erreichung des erwähnten Zieles abstatten können." Diese Revision ist nach Pressenachrichten ohne vorheriges Einverständnis des Marineministers auf Veranlassung des Ministerpräsidenten angesetzt, und dementsprechend berichtete bereits „Nowoje Wremja", daß der Marineminister (Vizeadmiral Wojewodski), sein Gehilfe (Vizeadmiral Grigorowitsch) und der Chef der Hauptverwaltung für Schiffbau (General Duchesne) den Abschied zu nehmen beabsichtigen. Anscheinend um derartigen Wirkungen vorzubeugen, erklärte nun die offiziöse „Rossija", daß es sich nicht um eine Untersuchung nach Art der Senatorenrevision, also nicht um Aufdeckung von Vergehen einzelner Beamten handele — die für etwa begangene frühere Verfehlungen verantwortlichen Personen seien zudem ja längst abgegangen —, sondern der Monarch wünsche nur die Leistungsfähigkeit des Schiffbauressorts gesteigert zu sehen, damit der Wiederaufbau der Flotte so schnell wie möglich durchgeführt werde.

Infolge der Verstärkung der türkischen Flotte wird die Notwendigkeit einer baldigen Modernisierung und Vermehrung der Streitkräfte des Schwarzen Meeres von einem großen Teil der Presse betont. Die offiziöse „Rossija" schreibt in dieser Beziehung, „der Marineminister sei verpflichtet, noch vor Eröffnung des Parlaments dem Ministerrat Vorlagen zu unterbreiten über die Umbewaffnung und Neupanzerung der Linienschiffe des Schwarzen Meeres, über den Umbau der Marineanlagen in Sfewastopol und Nikolajew und über die Durchführung des Projekts zur Verstärkung der Schwarzmeer-Flotte durch eine Division moderner Linienschiffe". — Die „Birjewyja Wjedomosti" bemerken: „Wir haben keine Zeit zu verlieren .... Das Schwarze Meer ist nicht der Stille Ozean. Hier steht nicht eine Kolonie, sondern die Existenz Rußlands auf dem Spiel." — Es liegt nahe, daß in dieser Verbindung auch die Dardanellen-Frage wieder erörtert wird. Fürst Trubezkoi spricht sich gegen die allgemeine Öffnung der Meerenge aus, er befürwortet vielmehr, daß Rußland und die Türkei sich gleiche Rechte für die Durchfahrt sichern.

Die Mitte September angetretene Reise des Marineministers nach den Häfen des Schwarzen Meeres bringt man in der Presse mit den vorher erwähnten Fragen betreffend die Reorganisation der Schwarzmeer-Seestreitkräfte in Verbindung.

— Die fertige Flotte. Vom 28. August bis 6. September fanden im Finnischen Meerbusen Manöver aller Seestreitkräfte des Baltischen Meeres in Gegenwart des Marineministers und des Chefs des Generalstabes der Marine statt, an denen auch eine Flottille von Unterseebooten teilnahm.

Für Ende September waren allgemeine Manöver der Schwarzmeer-Flotte angesetzt, denen der Minister ebenfalls beizuwohnen beabsichtigte.

Während die Schiffsdivision, bestehend aus „Zessarewitsch", „Rurik" und „Bogatyr", nach Antivari ging, um an den dort stattfindenden Jubiläumsfestlichkeiten teilzunehmen, mußte Linienschiff „Sslawa" in Toulon wegen Maschinenhavarie zurückbleiben. Es hat sich herausgestellt, daß weitgehende Reparaturen erforderlich sind,

Digitized by Google

die voraussichtlich die Rückkehr des Schiffes nach Kronstadt notwendig machen. Eine besondere Untersuchungskommission wird die Ursachen der Havarie aufklären.

Die 1. und 2. Division der Unterseeboote sowie die Boote der Lehrabteilung („Sfig" und „Potschtowy") sind zu einer Unterseebootsabteilung des Baltischen Meeres zusammengefaßt.

— Unfälle. Hochseetorpedoboot „Porajajuschtschi" lief in den finnischen Schären auf Grund und wurde stark beschädigt. Schulschiff „Afrika" brachte es wieder ab.

Als Ursache der Kesselexplosion auf Torpedoboot „102" hat die Untersuchungskommission Überheizung des Kessels festgestellt.

— Personal. Der Zweite Admiral der Baltischen Flotte, Kontreadmiral Zywinski, ist mit Wahrnehmung der Geschäfte des Generalinspekteurs des Torpedowesens beauftragt; Generalmajor der Admiralität Schulgin ist zum Direktor der Nikolai-Marineakademie ernannt.

— Schiffbau. Das Linienschiff „Imperator Pawel I" ist am 14. September von Petersburg nach Kronstadt zur Vornahme der Probefahrten übergeführt.

Der Bau der 4 neuesten Linienschiffe in Petersburg soll nach „Kotlin" in letzter Zeit rüstiger fortschreiten; auf „Sfewastopol" wurden bereits wasserdichte Abteilungen auf Dichtigkeit geprüft; auch der Bau der Turbinen wird eifrig gefördert.

Die kürzlich bekannt gegebenen Pläne der „Gangut"-Klasse sollen — nach »Hampshire Telegraph« — nicht den Tatsachen entsprechen. Die Türme sollen danach nicht alle mittschiffs, sondern die mittleren breitseits schachbrettförmig verschoben stehen.

Auf der Newski-Werft lief der für die Baltische Flotte bestimmte Kohlendampfer „Sfuchon" vom Stapel.

— Häfen und Werften. Nach „Kotlin" wird im Marineministerium abermals eine Vorlage ausgearbeitet, welche die Gewährung von Mitteln zur Bezahlung von Schulden des Marineressorts an Privatwerften und Fabriken vorsieht. Eine Deputation der Gläubiger soll vor kurzem beim Marine- und Handelsminister energisch auf die Bezahlung der Schulden gedrungen haben, da andernfalls verschiedene Etablissements aus Mangel an Mitteln geschlossen werden müßten. Die Newski-Werft ist um die Erlaubnis eingekommen, einen Teil ihrer Werkstätten nach einem Hafen des Schwarzen Meeres zu verlegen. Die Frage wurde von den Behörden im Zusammenhang mit derjenigen der Erweiterung der Werft von Nikolajew behandelt.

Vom Handelsministerium sind im Etatsentwurf 1911 Mittel für folgende Hafenbauten vorgesehen: Vertiefung des Hafens von Archangelsk auf 24 Fuß — 268 000 Rubel; Vertiefung des Petersburger Seekanals auf 28 Fuß, so daß die größten Handels- und Kriegschiffe ihn ohne Schwierigkeit passieren können — 260 000 Rubel (Gesamtsumme 570 000 Rubel); Fortsetzung der Arbeiten am Kohlenhafen in St. Petersburg, Vergrößerung und Vertiefung des Holz- und Getreideausfuhrhafens und Bau von Kaimauern am Seekanal — 310 000 Rubel; ferner für verschiedene Arbeiten in Riga — 365 000 Rubel, in Windau 135 000, in Odessa 17 420, in Cherson 150 000, in Mariupol 190 000 Rubel.

Digitized by Google

Österreich-Ungarn. Budget. Die Marineetats für 1910 und 1911 werden im Oktober den Delegationen zugehen. Im Etat für 1910 betrug die ursprüngliche Mehrforderung 80 Millionen Kronen. Infolge Einspruchs der beiden Finanzminister ist sie auf 35 bis 40 Millionen Kronen herabgesetzt. Da die Gesamtetatssumme angeblich etwa 80 Millionen Kronen beträgt, also nur 16,5 Millionen Kronen mehr als für 1909, so muß ein Teil der der Marine zur Verfügung zu stellenden Summen in außeretatsmäßigen Krediten bestehen. Die ersten Raten für die beiden von der Privatindustrie zu erwartenden Linienschiffe sind nach den neuesten Nachrichten angeblich bereits im Etat für 1910 enthalten.

— Der Marinekommandant. Laut amtlicher Äußerung entbehrt das Gerücht, demzufolge der Marinekommandant und Chef der Marinesektion des Reichskriegsministeriums, Admiral Graf Montecuccoli noch im Laufe dieses Jahres aus dem aktiven Dienst zu scheiden beabsichtigt, jeder tatsächlichen Begründung.

— Flottenmanöver. Das strategische Manöver in dalmatinischen Gewässern (vgl. Septemberheft) fand vom 25. August bis 1. September statt. In ihm stellte die I. Division den von Süden kommenden Feind dar. Dessen Aufgabe war es unter anderen, die Vereinigung der in Süddalmatien befindlichen II. Division mit der von Pola kommenden II. Division zu verhindern und die ihm unterlegenen beiden Divisionen einzeln zu schlagen.

Am 2. September morgens kehrte das Geschwader nach Pola zurück und der Marinekommandant dankte ihm hier in folgendem Tagesbefehl:

„Während der letzten kriegsmäßigen Übung hatten Schiffe, Fahrzeuge, Torpedo- und Unterseeboote in unsichtiger Nacht mit hoher Fahrgeschwindigkeit und verdeckten Lichtern in insel- und klippenreichen Gewässern zu manövrieren, wobei nur ein kaum nennenswerter Unfall vorkam. Trotz der an das Maschinenpersonal gestellten hohen Anforderungen sind auch an den Maschinenkomplexen keine Havarien aufgetreten. Es gereicht mir zur Befriedigung, den Kommandanten, Offizieren und dem Maschinenpersonal hierfür meine Anerkennung aussprechen zu können."

Im Anschluß an die Manöver nahm der Marinekommandant Besichtigungen in Pola vor.

— Hospitalschiffe. Als Hospitalschiffe im Kriegsfalle (vgl. Juniheft) sind vorgesehen die 3 Dampfer des Österreichischen Lloyd:

„Achille"	(Ambulanzschiff	Nr. 1,	1964	Brutto-Registertonnen,	1874 erbaut, für 140 Kranke),
„Maria Theresia"	("	Nr. 2,	3056	"	1883 " " 260 "),
„Almissa"	("	Nr. 3,	883	"	1893 " " 200 ").

— Geschwader. Nach Schluß des Manövers schieden „Habsburg" P, „Aspern", „Szigetvar", „Gaea", „Pelican", „Basilisk", „Komet", „Magnet", „Blitz", „Satellit", 6 Hochseetorpedoboote und 10 Torpedoboote aus dem Geschwaderverbande. Von diesen wurden „Habsburg", „Gaea" und die 6 Hochseetorpedoboote außer Dienst (in I. Reserve) gestellt; die übrigen Schiffe und Fahrzeuge kehrten auf ihre früheren Stationen zurück. „Erzherzog Karl", der repariert worden ist, wurde als Eskadre-Flaggschiff in Dienst gestellt.

Am 15. September übergab Kontreadmiral Haus das Geschwaderkommando, das er zwei Jahre innegehabt hatte, an Kontreadmiral v. Kunsti (bisher Direktor der Marineakademie in Fiume). Gleichzeitig strichen die Chefs der bisherigen II. und III. Division ihre Flaggen und es trat — wie alljährlich im September — die Formierung der in Dienst befindlichen Hochseestreitkräfte in Eskadre und Reserveeskadre ein.

Digitized by Google

Die beiden Verbände setzten sich folgendermaßen zusammen:

Eskadre. Kontreadmiral v. Kunsti.	Reserveeskadre. Kontreadmiral Graf Lanjus
Linienschiff „Erzherzog Karl“ P,	Linienschiff „Babenberg“ P,
= „Erzherzog Friedrich“,	= „Arpad“,
= „Erzherzog Ferdinand Max“,	Panzerkreuzer „Kaiser Karl VI (?) *)
= „Erzherzog Franz Ferdinand“.	= „Maria Theresia“,
	Geschützter Kreuzer „Zenta“.

4 Torpedoboote zu 400 Tonnen, 6 Torpedoboote zu 200 Tonnen.

*) Wird vielleicht anderweit verwendet.

Digitized by Google

Verschiedenes.

Astronomische Navigation für Torpedo-Steuerleute.

Im Jahre 1907 ist zum ersten Male die astronomische Navigation in den Ausbildungsplan der Torpedo-Steuermannsschule aufgenommen worden.

Zunächst nur versuchsweise. Nachdem die ersten nach diesem erweiterten Lehrplan ausgebildeten Schüler Dienst in der Front auf aktiven Booten getan haben, verdient die Frage wohl eine Erörterung, ob sich diese neue Ausbildung gut bewährt hat.

Der Unterricht in astronomischer Navigation bildet zweifellos eine erhebliche Mehrbelastung der geistigen Arbeitskraft der Torpedo-Steuerleute, oft vielleicht über ihre Vorbildung und ihr Können hinaus. In der Tat hat sich die Erweiterung des Lehrstoffes ohne Fortfall bisheriger Lehraufgaben nur durch äußerste Ausnutzung der verfügbaren Ausbildungsperiode und durch gleichzeitige Vermehrung der Unterrichtsstunden erreichen lassen.

Auch erfordert die astronomische Besteckrechnung eine Vermehrung der mathematischen Kenntnisse, die eine weitere Belastung der Schüler bedeutet, zumal da dieser Stoff ihnen bis dahin gänzlich fremd war.

Darin liegt leider eine gewisse Gefahr für die Gründlichkeit der Ausbildung. Wie gefährlich aber oberflächliche, nicht gefestigte Navigationskenntnisse in der Praxis werden können, das bedarf wohl keiner Erläuterung. Es erscheint daher geboten, jede Mehrbelastung, die hauptsächlich dem theoretischen Wissen, aber nur zum geringsten Teil dem praktischen Können unserer Torpedo-Steuerleute zugute kommt, nur aus ganz zwingender Notwendigkeit heraus vorzunehmen.

Welche Dienststellungen sind nun von Torpedo-Steuerleuten auszufüllen, und was wird von ihnen in diesen Stellungen verlangt?

Die in der Front befindlichen Flottillen setzen sich jetzt nur aus großen Torpedobooten zusammen, auf denen außer dem Kommandanten noch ein älterer Oberleutnant als erster und ein Steuermann als zweiter Wachtoffizier eingeschifft ist. Zeitweilig darüber hinaus an Bord befindliche Offiziere sind nur zu Ausbildungszwecken, nicht als kriegsmäßiger Stab kommandiert.

Für Steuerleute kommt außerdem noch die Kommandantenstellung auf kleinen Booten in Betracht.

Schließlich werden sie während der Friedensausbildung sehr oft als Lehrer auf den verschiedensten Spezialgebieten, meist auf Artilleriekursen verwendet.

Aus diesen Anforderungen geht ohne weiteres hervor, daß zwischen dem Torpedo-Steuermann und einem Steuermann der Matrosendivision grundsätzliche Wesensunterschiede bestehen. Letzterer ist reiner Navigationsspezialist. Selten und dann nur in ganz einfachen, kleinen Verhältnissen kommt er in die Lage, Wache zu gehen. Militärische Anforderungen werden kaum an ihn gestellt.

Ein Torpedo-Steuermann geht aber regelmäßig im Hafen Wachtdienst, in See Wache um Wache im Verbande, er soll befähigt sein, als Kommandant ein kleines Torpedoboot seemännisch richtig zu führen, er muß dem Kommandanten eine Unterstützung bei der Navigation sein und hat als Detaildeckoffizier sein Ressort instandzuhalten. Schließlich ist er noch Artillerist und wird vielleicht sogar zur Leitung der Artillerie im Gefecht herangezogen werden müssen.

Gerade in dieser Vielseitigkeit des Torpedo-Steuermanns liegt sein großer Wert für den Torpedobootsbetrieb. Allerdings ist die Bezeichnung „Torpedo-Steuer-

Digitized by Google

mann" geeignet, den navigatorischen Zweig seiner Tätigkeit sehr in den Vordergrund zu rücken, auf Kosten seiner sonstigen seemännischen und militärischen Fähigkeiten. Umsomehr muß daran erinnert werden, daß in der Ausbildung für diesen einen Dienstzweig, für die Navigation, alles vermieden werden muß, was nicht durch die Anforderungen der Front unbedingt nötig gemacht wird. Unter diesem Gesichtspunkte soll hier die Frage besprochen werden, ob überhaupt, oder in welchem Umfange astronomische Navigierung den Torpedo-Steuerleuten gelehrt werden soll.

Für unsere Torpedoboote kommen als Schauplatz ihrer Tätigkeit in erster Linie unsere eigenen Küstengewässer in Frage, dann weiter Ostsee und Nordsee mit ihren Nebengewässern und angrenzenden Küsten. Der weitaus überwiegende Teil der Torpedobootsnavigierung wird also terrestrische Navigation sein. Da kann der Steuermann nur dann eine zuverlässige Hilfe für den Kommandanten sein, wenn ihm die notwendigen navigatorischen Kenntnisse und handwerksmäßigen Fertigkeiten fest in Fleisch und Blut übergegangen sind. Das Hauptziel der gesamten Steuermannsausbildung muß also terrestrische Navigation, Küsten- und Fahrwasserkunde sein. Es sollte kein Hilfsmittel, keine einzige Methode geben, mit der ein Torpedo-Steuermann nicht Bescheid wüßte. Allgemeine Deviationslehre, Deviationsbestimmung und Nachkompensieren, Orts- und Abstandsbestimmungen, Benutzung von Doppelwinkeln und Gefahrwinkeln, Jagd- und Stromaufgaben, sicheres und gewandtes Mitkoppeln, das sollte alles theoretisch und vor allem praktisch von den Schülern beherrscht werden, ehe sie in die Front kommen. Dieses Ziel wird aber erfahrungsgemäß durch den Schulbesuch nicht immer erreicht. Der Grund hierfür dürfte in dem übermäßigen Zeitaufwand für die astronomische Navigation im Unterrichtsplan der Schule zu suchen sein. Da diese bis dahin den Schülern noch gänzlich fremd war, so geht dieser Unterricht natürlich nicht ohne erhebliche Stundenzahl ab und die übrigen Ausbildungszweige kommen zu kurz.

Wie schon oben gesagt, wird sich der weitaus größte Teil der Torpedobootsnavigierung in der Nähe von Landmarken als terrestrische Navigation abspielen. Für astronomische Besteckrechnung fehlt meist die Notwendigkeit, die selbst auf der Nordsee nur gelegentlich zu Gestirnsbeobachtungen veranlassen wird. Die Möglichkeit hierzu ist den Torpedobooten überhaupt erst seit wenigen Jahren durch Anbordgabe eines Chronometers gegeben worden. Wenn nun einmal wirklich eine Beobachtung nötig ist, dann spielt unsichtiges Wetter, Seegang und dgl. dem Navigateur leicht noch einen bösen Streich. Auch nehmen doch immer der Kommandant und der Wachoffizier die beiden vorhandenen Winkelinstrumente zur Hand, wenn eine Beobachtung gemacht werden soll. Denn dem Steuermann fehlt die Übung, im Beobachten sowohl wie im Rechnen, und damit die Zuverlässigkeit. Auf der Schule hat er wohl recht schematisch die Methode des Rechnens erlernt. Beobachtet hat er selten, meist gar nicht. Man geht fehl, wenn man dagegen die Steuerleute der Handelsmarine anführt. Deren anerkannte Sicherheit beruht auf tagtäglicher Übung, ohne die auch das beste Schema nichts nützt. In der Praxis dürfte ein Torpedo-Steuermann, der seinem Kommandanten ohne weiteres ein zuverlässiges, astronomisches Besteck in angemessener Zeit liefert, eine recht seltene Ausnahme sein.

Es mögen nun wohl im Ernstfalle Lagen vorkommen, die eine ausgedehnte, astronomische Navigation verlangen, Fälle, in denen die beiden Seeoffiziere ausgefallen sind und ein Steuermann das Kommando hat. Aber dann wird das Boot meist mit andern zusammen sein, einen neuen Kommandanten erhalten, oder zum mindesten vom Rottenführer jederzeit ein Besteck bekommen können. Wenn man überhaupt mit Ausfällen rechnet, muß man sich ebensogut fragen, ob nach einem Gefecht die navigatorischen Hilfsmittel noch vorhanden oder zuverlässig genug sind.

Digitized by Google

Daß die Steuerleute astronomische Navigation nicht nötig haben, geht ferner deutlich aus der Tatsache hervor, daß jetzt gerade die Flottillenboote im allgemeinen den ältesten und erfahrensten Steuermann an Bord haben, der seinerzeit keinen Unterricht darin genossen hat. Das wäre nicht der Fall, wenn das Fehlen astronomischer Navigationskenntnisse sich als ein fühlbarer Mangel herausgestellt hätte.

Lassen wir also die Lehrstunden für astronomische Besteckrechnung fallen!

Diese Beseitigung hat noch weitere Erleichterungen für den Unterricht auf mathematischem Gebiete zur Folge. Denn die ganze Logarithmenlehre und Kenntnis der Winkelfunktionen wird damit überflüssig. Der Mehrzahl der Schüler wird dieser Lehrstoff doch stets etwas Unverstandenes bleiben, dessen Fortfall viel Zeit und Arbeit sparen würde. Wer weiß, wie schwer es ohnedies den meisten fällt, nach langem Frontdienst von der Schulbank aus dem schwierigen Lehrstoff zu folgen, trotz allen Fleißes und aller Hausarbeit, der wird diese Einschränkungen gern willkommen heißen. Die ersparte Zeit kann besser und nutzbringender zur Festigung der geometrischen Kenntnisse verwandt werden, die in der praktischen, terrestrischen Navigation überall zur Anwendung kommen.

Nach dieser kleinen mathematischen Abschweifung zum Thema zurück.

Es gibt ja auch astronomische Navigationsrechnungen ohne Logarithmen und Funktionen. Zunächst die Deviationskontrolle nach Sonnenazimut, die ein so wichtiges Hilfsmittel der terrestrischen Navigation ist. Und zweitens die Mittagsbreite. Auch wenn man sonst auf astronomische Besteckrechnung bei Steuerleuten verzichten will, so mögen doch diese beiden einfachen, nur mit Tafeln durchzuführenden Rechnungen im Lehrplan erhalten bleiben. Zwar gehört die Kenntnis der Koordinatensysteme, Höhenverbesserung und Uhrzeitrechnung dazu. Die Behandlung dieser Lehrgegenstände ist aber gut möglich und gibt den Steuerleuten etwas Verständnis für die astronomischen Rechnungen der Offiziere sowie doch immer ein höheres nautisches Bildungsniveau den jüngeren Unteroffizieren gegenüber.

Andere kleine Rechnungen, wie Auf- und Untergang von Sonne und Mond, Gezeitenberechnung, können für unsere Gewässer ebenfalls mit Tafeln ausgeführt werden und verlangen keine astronomischen Kenntnisse.

Die Frage, ob für Torpedoboote astronomische Navigation überhaupt nötig sei, ist lange gelöst, seit wir Hochseetorpedoboote bauen. Ob die hierzu nötigen Kenntnisse aber auch von den Torpedo-Steuerleuten verlangt werden können, ob astronomische Navigation auf der Torpedo-Steuermannsschule gelehrt werden soll, darüber hört man die verschiedensten Urteile. Darüber dürfte aber nur eine Stimme sein, daß unter allen Umständen zuerst gründliche Kenntnisse und sicheres Arbeiten bei der terrestrischen Navigierung von ihnen verlangt werden müssen. Wenn die schulmäßige Ausbildung mehr als das erreichen kann, dann möge man noch die oben genannten, einfachen astronomischen Rechnungen hinzunehmen.

Man hebt die navigatorische Gesamtleistung der Boote besser durch gründlichste Ausbildung der Torpedo-Steuerleute in terrestrischer Navigation, in Küsten- und Fahrwasserkunde, als durch zu ausgedehntes und darum nicht festsitzendes Wissen astronomischer Rechnungen.

Das dürfte wohl die Ansicht der meisten Torpedobootsoffiziere sein.

Hintze.

Digitized by Google

Sportfest der Schiffsartillerieschule zu Sonderburg.

Angeregt durch die guten Erfolge der Sportfeste in der Flotte, fand auch in Sonderburg unter den Stammannschaften der Schulschiffe, Tender und der Schiffsartillerieschule ein Sportfest statt. Dieses wurde in drei Abteilungen abgehalten. In der einen wurden die Endkämpfe im Fußball, Faustball und Schleuderball ausgefochten; in der anderen, dem eigentlichen Sportfest, ein Fünfkampf und sonstige Wettkämpfe und Spiele; die dritte Abteilung war ein Schwimmfest, mit dem ein Bootswettrudern sämtlicher Kutter, Jollen und Dingis verbunden wurde.

Für den Fußball war ein Wanderpreis in Gestalt eines Schildes vom Inspekteur der Schiffsartillerie gestiftet worden. Um diesen kämpften im Entscheidungskampf S. M. S. „Schwaben" gegen S. M. S. „Stuttgart". S. M. S. „Schwaben" siegte mit 7 : 1.

Für das Schleuderballspiel fand sich rege Beteiligung, weil viele noch von der Schule her das Spiel kannten. Das Faustballspiel muß sich erst noch einen Platz unter den beliebten Spielen erobern; es war meist unbekannt. Trotzdem traten vier Parteien zum Kampf um den von der Offiziersmesse S. M. S. „Undine" gestifteten Wanderpreis an. Für das Schleuderballspiel stiftete die Offiziersmesse S. M. S. „Stuttgart" einen Wanderpreis. In beiden Spielen gewann den Wanderpreis die Mannschaft der Schiffsartillerieschule.

Das Schwimmfest begann mit Wettschwimmen über eine Strecke von 150 m. Beste Leistung 2 Min. 5 Sek. Es folgte Tauchen. Hierbei wurden zwölf Teller ins Wasser geworfen; die Anzahl der nach oben gebrachten und abgegebenen Teller entschied über den Preis. Dann folgte ein Hindernisschwimmen über die 150 m-Strecke. Hierbei waren als Hindernisse vier Jollen eingeschaltet; zwei mußten überklettert und zwei unterschwommen werden. Beste Leistung 2 Min. 20 Sek. Um den Zuschauern noch etwas Vergnügliches zu bieten, folgte ein Fischstechen und ein Dingiwettrudern ohne Bootssteurer. Das Wettrudern der 14riemigen Kutter S. M. S. „Schwaben", der 10riemigen Kutter der Kreuzer und der Jollen aller Schiffe und Tender schloß sich an. Die Offiziersmesse S. M. S. „Danzig" hatte einen Wanderpreis für den schnellsten 10riemigen Kutter gestiftet, den S. M. S. „Danzig" auch sofort für dieses Jahr in Beschlag nahm. Von den 14riemigen Kuttern siegte der I. Kutter S. M. S. „Schwaben", von den Jollen die Jolle S. M. S. „Delphin".

Das eigentliche Sportfest begann mit einem Fünfkampf, der in Reckturnen, Hochsprung, Weitsprung, Wettlauf über 200 m und Steinstoßen ausgefochten wurde.

Am Reck waren folgende Übungen verlangt:

1. Kippe mit Aufgriff, Schwungstemme, freie Felge, Kippe, Wende;
2. Aufzug, Abzug.

Außerdem schloß sich noch daran eine freiwillige Übung.

Alle drei Übungen wurden durch zwei Offiziere unabhängig voneinander mit Punkten bewertet und die Punktzahl beider gemittelt. Die Einfügung des Recks in den Fünfkampf hat sich jedoch sehr unangenehm bemerkbar gemacht dadurch, daß der Fünfkampf wegen der langen Dauer der Übungen unverhältnismäßig in die Länge gezogen wurde. Alle Riegen waren fertig und warteten auf die Reckriege. Es erscheint also praktischer, an einem vorhergehenden Tage einen Ausscheidungskampf im Reckturnen zu veranstalten und am Sportfesttage nur die sechs oder zehn besten Reckturner außerhalb des Fünfkampfes in Erscheinung treten zu lassen. Dafür ist für das nächste Jahr der deutsche Dreisprung in den Fünfkampf aufgenommen worden.

Beim Hochsprung war Normalsprung 1,30 m, jede 5 cm höher wurden mit 2 Punkten bewertet. Höchstleistung: 1,65 m.

Digitized by Google

Beim Weitsprung war Normalsprung 3 m, jede 10 cm weiter galt 1 Punkt. Höchstleistung: 5,60 m.

Beim Steinstoßen sollte ein 26 Pfund schweres Gewicht 3 m weit gestoßen werden, jede weitere 10 cm wurden mit 1 Punkt bewertet. Höchstleistung: 6,70 m.

Beim Wettlauf wurde eine Strecke von 90 + 20 + 90 = 200 m durchlaufen. 20 m war Querweg, je 90 m Hin- und Rückweg. Angesetzte Zeit war 39 Sekunden, jede Sekunde weniger sollte mit 2 Punkten berechnet werden. Beste Leistung: 29 Sek.

Höchstleistung im ganzen Fünfkampf waren 105 Punkte, der zweite erreichte 100 Punkte.

Es erscheint praktisch, wenn an dieser Stelle derartige Angaben von allen Sportfesten gemacht werden, um Vergleiche anstellen zu können.

Dem Fünfkampf folgte noch:

Stabhochspringen. Höchstleistung: 2,70 m.
Hindernislaufen, über 100 m, wobei über vier Schnurrsprunggestelle von je 1 m gesprungen werden mußte. Höchstleistung: 13 Sek.
Staffettenlauf, über 1000 m. Beste Leistung: 2 Min. 29 Sek.
Deutscher Dreisprung. Höchstleistung: 11 m.
Händelaufen. Höchstleistung: 42,3 m.
Schleuderballweitwerfen. Höchstleistung: 38,7 m.

Außerdem folgte Sacklaufen und Tauziehen für sonstige Unterhaltung der Zuschauer. —

Die Sportfeste haben noch den einen Nachteil, daß die berufsmäßigen Sportsleute sämtliche guten Preise davontragen und daß viele Mannschaften von einer aktiven Beteiligung absehen, weil sie es doch für aussichtslos halten, einen Preis gegenüber den Obengenannten zu erzielen. Es soll im nächsten Jahre ein Versuch gemacht werden, ob diesem Umstande abzuhelfen ist. Denn eine allgemeine aktive Beteiligung wäre durchaus erwünscht. Die diesjährigen Preisträger sollen im nächsten Jahre eine größere Anzahl Punkte vorgeben. Die Anzahl ist folgendermaßen gedacht:

Fünfkampf	1. Sieger 10,	2. Sieger 6,	3. Sieger 3 Punkte,
Schleuderballweitwerfen	= 2,	= 1	Punkt,
Stabhochsprung	= $1^1/_2$,	= 1	=
Hindernislauf	= 2,	= 1	=
Wettschwimmen	= 5,	= 3,	3. Sieger 2 Sek.,
Hindernisschwimmen	= 5,	= 3,	= 2 =

Dazu müßten natürlich sämtliche Übungen auch außerhalb des Fünfkampfes mit Punkten bewertet werden.

Es würde nur von Vorteil für die Sportfeste sein, wenn der obige Vorschlag zu einer Diskussion an dieser Stelle Veranlassung gäbe.

Wie bisher überall, so hat sich auch hier gezeigt, daß die Mannschaften diesen Entscheidungskämpfen in ihrem das Jahr über betriebenen Sport reges Interesse entgegenbringen. Wenn dieses Interesse der bisher Beteiligten die Folge hat, bisher Unbeteiligte zum Sport anzutreiben und das nächste Jahr mit auf den Sportplatz zu führen, so wird die für das Sportfest angewandte Mühe und Arbeit reiche Früchte getragen haben.

Vd.

Digitized by Google

Die letzte Reise S. M. Schiffe „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und „Weißenburg" unter deutscher Flagge.

Von einem Fahrtteilnehmer.

Sonntag, am 14. August morgens gingen die Linienschiffe „Kurfürst Friedrich Wilhelm" und „Weißenburg" unter Führung des Kontreadmirals Koch aus dem Wilhelmshavener Hafen, warteten auf der Reede auf die im Laufe des Vormittags aus Konstantinopel eintreffenden Türken, die auf der Reise nach der Türkei den Schiffsbetrieb lernen sollten, und gingen nach deren Eintreffen sofort in See.

Die türkischen Offiziere und Mannschaften hatten eine fünftägige ununterbrochene Reise hinter sich, aber kaum waren sie an Bord, so begannen sie mit ihrer Arbeit, sie schwärmten über das Schiff aus, alles besehend und untersuchend.

Nur ganz wenige der Offiziere waren einer europäischen Sprache mächtig — etwas Englisch, etwas Französisch und mitunter einige Worte Deutsch — das war die Basis, auf der die Verständigung und die Übergabe erfolgen mußte. Das war nicht ganz einfach, zumal da auch wir die vielen hierzu nötigen technischen Ausdrücke in fremden Sprachen meist nicht beherrschten. Da mußte denn die Zeichensprache und der Anschauungsunterricht aushelfen, wo das Wort versagte. An Deck standen unsere Leute mit den Türken zusammen, zeigten sich gegenseitig alle möglichen Dinge und nannten sie in ihren Muttersprachen, so versuchend, sich miteinander zu verständigen. Mit der Zeit bildete sich eine sonderbare Sprache heraus, die sicher unseren Neuphilologen große Heiterkeit bereitet haben würde — schon so selbstverständliche Worte wie »oilcock« (der Ölhahn) würden wahrscheinlich viel Kopfschütteln verursacht haben. Aber hier erfüllte die neue Sprache ihren Zweck vorzüglich, und es dauerte nicht lange, so fingen unsere bescheidenen, liebenswürdigen und fleißigen Türken an, zu verstehen und aufzupassen. Schon nach 8 Tagen exerzierten die türkischen Matrosen nach deutschem Kommando an unseren Geschützen gerade so stramm und fix wie unsere Leute; auch bei der Bedienung von Maschinen und Kesseln konnten sie bald mit Nutzen verwendet werden. Es waren durchweg große starke Leute, militärisch und gewandt, dabei stets sauber im Anzug und von vortrefflicher Führung.

In der Arbeit der Türken lag System, das uns zusagte: Jeden Morgen und Abend versammelten sich die türkischen Offiziere zu einer Besprechung. Hier wurde dem türkischen Kommandanten über die Tagesarbeit berichtet und der Plan für die weitere Arbeit ausgegeben.

In der Messe gingen die türkischen Offiziere allmählich mehr aus sich heraus. Sie erzählten uns von ihrer Heimat. Alle leben sie in der Überzeugung, daß das türkische Volk stark und an guter Führung allen feindlichen Nachbarn überlegen sei, und alle hoffen und glauben, daß das neue Regime die bisher künstlich zurückgehaltenen Fähigkeiten des Volkes entwickeln werde, — daß es nur die richtige Führung sei, die der Türkei nottue.

Sie verehren über alles General v. der Goltz-Pascha, den die türkische Armee „unsern Vater" nennt, den großen Organisator, der der Türkei ein Heer geschaffen habe, dessen Tüchtigkeit das Volk völlig vertraue, und sie wünschen und erwarten nun, daß auch die Flotte entwickelt wird. Denn nach ihrer Ansicht braucht die Türkei eine bereite Flotte, um den Bestand des Reiches, insbesondere die wertvollen türkischen Inseln des Ägäischen Meeres, zu schützen.

Unsere Schiffe „Kurfürst" und „Weißenburg" sollen der Anfang der neuen Flotte sein. Die Entwicklung einer starken Marine wird, so meinten unsere türkischen Kameraden, viel Schwierigkeiten machen, namentlich auch in bezug auf die Personalfrage, denn fast Dreiviertel des Ersatzes kann nicht lesen und schreiben, fast allen

Digitized by Google

Leuten fehlt die für jede Marine so wichtige technische Vorbildung. Aber man vertraut fest dem neuen Regime, und der Wille und die Begeisterung zu dieser schweren Arbeit ist in allen Köpfen, in allen Herzen.

Inzwischen verlief die Reise planmäßig. Bei der Ausfahrt aus der Gelben Jade studierte der türkische Navigationsoffizier mit Staunen das schwierige Fahrwasser: »No sand in Turkey, all deep water,« meinte er mit zufriedenem Lächeln.

Obwohl drei Viertel unserer Besatzungen aus Reservisten bestanden und obwohl drei Viertel der Offiziere erst vor wenigen Tagen an Bord kommandiert waren, arbeitete der Schiffsbetrieb vortrefflich. Namentlich die Maschine leistete unter der Leitung unserer trefflichen Marineingenieure Ausgezeichnetes. Für die ganze Reise von Wilhelmshaven nach der Kephes-Bucht in den Dardanellen betrug die Durchschnittsfahrt etwa $12^1/_2$ sm stündlich, gewiß keine geringe Leistung für diese Schiffe mit einem Maschinenpersonal, das, zum größten Teile der Reserve angehörig, an die schwere Arbeit im Heizraum nicht mehr gewöhnt war.

In der Nordsee und im Englischen Kanal hatten wir unsichtiges Wetter und viel Wind. Erst als wir am 16. aus dem Kanal herauskamen, klarte es auf und wir freuten uns schon auf eine ruhige Biskaya-Fahrt. Aber die Freude war kurz: schon der 17. brachte einen heftigen Gegenwind mit starkem Seegang, über den jedoch unsere braven Schiffe wie Enten hinwegschwammen. Dann wurde es diesig, und schließlich fuhren wir im dicken Nebel. Im Laufe des 18. klarte es wieder auf. Nachmittags überholten wir zwei Linienschiffe des englischen Mittelmeergeschwaders unter Führung des Zweiten Admirals dieses Geschwaders, und unser Flaggschiff, der „Kurfürst", tauschte Salut und Grüße mit dem englischen Admiralschiff aus. Ein herrlicher Sonnenuntergang, in den weichsten duftigsten Farben gemalt, ließ uns das Grau der letzten Tage vergessen. In der Nacht vom 19. zum 20. wurde bei stürmischem Gegenwind die Straße von Gibraltar passiert und Sonntag, den 21., mittags, liefen wir in den Hafen von Algier ein. In dem für den großen Schiffsverkehr engen Hafen lagen unter anderen auch das russische Schulgeschwader und vier deutsche Schichau-Torpedoboote, die, wie wir für die Türkei bestimmt, Algier zum Kohlen angelaufen hatten.

Im Laufe des Montag wurde gekohlt, und am Dienstag, 23. August, nachmittags, gingen wir nach den Dardanellen in See. Es war möglich gewesen, alle Leute wenigstens für kurze Zeit an Land zu beurlauben, um die schöne und interessante Stadt zu besehen.

Die Fahrt längs der afrikanischen Küste war heiß, und unsere Heizer hatten es nicht leicht, aber sobald wir die Südspitze von Sizilien passiert hatten, wurde es kühler — ein kräftiger Norder pfiff über die Jonische See, und wir bekamen zum ersten Male seit unserer Ausreise tüchtig Wasser an Deck.

Am Vormittag des 26. fand ein schulmäßiges Schießen der Artillerie statt, das gut und ohne jede Störung verlief, und am Nachmittag desselben Tages wurde eine einstündige forcierte Fahrt gemacht, bei der beide Schiffe die achtungswerte Geschwindigkeit von 16,5 kn erreichten — das ist eine Geschwindigkeit, die die Schiffe auch in früheren Jahren kaum übertroffen haben.

In der Nacht vom 26. zum 27. August rundeten wir Kap Matapan, die Südspitze Griechenlands, und passierten am Vormittag des 27. das Vorgebirge Laurion, das seinem schlechten Rufe wieder einmal alle Ehre machte. Ein schwerer Wind fegte durch die Straße und führte uns recht vor Augen, warum die alten Griechen dies Kap so fürchteten.

Gegen Abend wurde im Schutze der Insel Tenedos geankert, nur wenige Meilen außerhalb der Dardanellen, um am Sonntag, dem 28., vormittags bei Tageslicht in die Dardanellen einzulaufen.

Digitized by Google

Am 28. mittags ankerten wir an unserem Bestimmungsort in der Kephes-Bucht, an dem Süduser der Dardanellen, wenige Meilen westlich von Tschanak, am Ausgange des Tales von Troja. Dort lag bereits die deutsche Stationsyacht „Loreley", mit der der Admiral, die beiden Kommandanten und wenige Offiziere noch am Nachmittag nach Konstantinopel fuhren, um die nötigen Vereinbarungen über die Übergabe der Schiffe zu treffen.

Kurz nachdem wir geankert hatten, ging in unserer Nähe ein türkischer Truppen-Transportdampfer zu Anker, der die türkischen Besatzungen für unsere Schiffe an Bord hatte, und bald darauf traf der unter einem Kommodore stehende Kreuzer „Hamidje" ein, um uns im Namen der türkischen Regierung zu begrüßen.

Die „Loreley" lief am Mittag des 29. in den märchenhaft schönen Bosporus ein und ankerte vor Therapia. Noch im Laufe des Nachmittags wurden die offiziellen Besuche in Konstantinopel erledigt, u. a. auch beim Kriegs- und Marineminister. Überall wurden der Admiral und die deutschen Offiziere auf das freundlichste, ja mit Herzlichkeit empfangen, und immer wieder wurde ausgesprochen, wie dankbar die Türkei sei, daß Deutschland ihr zwei seiner Linienschiffe überlassen habe.

Der folgende Tag wurde mit einer Besichtigung der Hauptsehenswürdigkeiten Konstantinopels verbracht, unter Führung eines Adjutanten des Marineministers.

Zum Abend dieses Tages hatte der Sultan die deutschen Seeoffiziere zur Tafel befohlen. Auch bei dieser Gelegenheit wurden unsere Offiziere mit ausgesuchter Freundlichkeit empfangen und vom Sultan in jeder Weise ausgezeichnet. Bei der Tafel saß Admiral Koch rechts vom Sultan.

Sofort nach Beendigung des Diners gingen wir mit der „Loreley", die vor dem Sultanspalast Dolmabagdsche im Bosporus geankert hatte, nach den Dardanellen in See.

In der Kephes-Bucht war am 31. nachmittags der Dampfer der Hamburg-Amerika Linie „Ypiranga" eingetroffen, der die zweite Munitionsausrüstung für „Kurfürst" und „Weißenburg" herausbrachte und mit dem unsere Besatzungen nach der Übergabe der Schiffe in die Heimat zurückkehren sollten.

Das Löschen der Munitionsladung vollzog sich so schnell, daß alles zur endgültigen Übergabe der Schiffe am 1. September vorbereitet werden konnte. Als die „Loreley" am 1. September nachmittags wieder neben unseren Schiffen ankerte, war der größte Teil der Besatzungen schon auf den Dampfer übergestiegen. Nur die Wache war noch an Bord zurückgeblieben. Die Übergabe wurde mit dem türkischen Kommodore für denselben Abend verabredet. Kurz vor Sonnenuntergang traten auf der Schanze der Schiffe die Offizierkorps und die Wachen der alten deutschen und der neuen türkischen Besatzungen einander gegenüber an, die Deutschen an Steuerbord, die Türken an Backbord. Nachdem die Verkaufsverhandlung unterzeichnet war, hielt Kontreadmiral Koch auf „Kurfürst" eine Ansprache, in der er auf die vortrefflichen Leistungen der beiden deutschen Linienschiffe für unsere junge Marine hinwies und die in ein dreifaches Hurra auf Seine Majestät ausklang. Die Wachen präsentierten und unter den Klängen unseres Präsentiermarsches gingen Flagge und Wimpel gleichzeitig auf beiden Schiffen zum letzten Male nieder, salutiert von dem türkischen Kreuzer. Hierauf ergriff der neue türkische Kommandant das Wort und gab im Anschluß an die Rede des deutschen Admirals der Hoffnung Ausdruck, daß die Schiffe auch unter türkischer Flagge ihrem alten Namen und ihrem guten Ruf Ehre machen möchten. Dann wurde unter den Klängen der türkischen Nationalhymne die rote Flagge mit dem Halbmond geheißt, wiederum begrüßt von dem Salut des Kreuzers „Hamidje".

Digitized by Google

Die Schiffe waren nun türkisch, unsere Sendung war erfüllt. Wir gingen schweren Herzens von den Schiffen von Bord, die wir lieb gewonnen hatten, unseren türkischen Freunden wünschend, daß die Schiffe auch unter ihrem Kommando stets glücklich fahren möchten.

Im Laufe der Nacht wurde auf der „Ypiranga" der Rest der Munition gelöscht und am Morgen des 2. September ging „Ypiranga", von den Türken mit den Wünschen für eine gute Reise begleitet, in See, der Heimat zu, wo sie am 12. September eintraf.

Zur Säkularfeier der Republik Kolumbien.

Wie Argentinien, dessen im Juniheft der „Marine-Rundschau" gedacht wurde, betrachten noch mehrere andere amerikanische Republiken das Jahr 1810 als das Geburtsjahr ihrer nationalen Unabhängigkeit — ob mit historischer Berechtigung, läßt sich freilich bei einigen bestreiten. Auch Kolumbien kann seine nationale Existenz kaum auf den 20. Juli 1810, der alljährlich als Nationalfesttag gefeiert wird und dieses Jahr ganz besonders festlich begangen wurde, zurückführen. An jenem Datum wurde allerdings von einer Junta der Beschluß gefaßt, aus dem alten Vizekönigtum (Vireinato) Neu-Granada, bestehend aus den heutigen Staaten Kolumbien, Venezuela, Ecuador und Panama, eine Republik Kolumbien zu bilden. Diese sollte aber, bei völliger Selbstverwaltung, doch die Oberhoheit des Königs von Spanien anerkennen und sich militärisch zunächst nur gegen das damals mit Spanien im Kriege befindliche Frankreich wenden, also gerade so wie auch in Argentinien die Unabhängigkeitsbewegung begann. Die Reaktion in Spanien jedoch, die die Beschlüsse der liberalen Junta von Cadiz (1812) wieder umwarf und es nicht verstand, die Sympathien und das Vertrauen der Südamerikaner, die noch vor kurzem bereit waren, für ihr Mutterland zu kämpfen, sich zu erhalten und zu kräftigen, brachte schnell eine entschiedene Gegnerschaft in den Kolonien hervor, und die völlige Unabhängigkeit wurde nun das Ziel der Bewegung in ganz Südamerika. In Kolumbien allerdings erlitt die Revolution zuerst schwere Mißerfolge, denn wenn auch der letzte spanische Vizekönig Amar y Borbon das Land 1810 verlassen hatte, so kamen die Spanier doch bald mit verhältnismäßig großer Heeresmacht zurück, besiegten die revolutionären Truppen und rückten wieder in die Hauptstadt Santa Fé de Bogata ein, wo ein schreckliches Strafgericht gehalten wurde. Nach Pereira (»Précis d'Histoire et de Géographie physique, politique et commerciale des États réunis de Colombie«, Paris 1883) ließ der spanische General nicht weniger als 7000 Personen aus den besten Familien des Landes erschießen! Erst nachdem ein Heer, das Simon Bolivar aus Venezuela in einem kühnen Marsche über die Anden geführt, in der Schlacht bei Boyaca am 7. August 1819 die Spanier entscheidend geschlagen und die Hauptstadt wieder besetzt hatte und nachdem am 17. Dezember des gleichen Jahres die Unabhängigkeit proklamiert und Bolivar als Diktator erwählt war, konnte von einer Republik Kolumbien die Rede sein. Ihr Schicksal wäre aber noch sehr zweifelhaft gewesen, wenn nicht der argentinische General San Martin, der in Chile glücklich gekämpft hatte, von Süden her sich mit Bolivar und Sucre, der den Freiheitskampf in Ecuador geführt hatte, vereinigt hätte.

Endlose Parteikämpfe aber treten jetzt überall an die Stelle des Unabhängigkeitskrieges, nicht ohne Schuld des zwar tapferen, energischen und klugen, aber auch herrschsüchtigen und skrupellosen Bolivar. Dieser starb übrigens arm und verlassen

Digitized by Google

im Jahre 1830 auf der Zuckerfarm San Predo bei Santa Marta, wo ihm das kolumbische Departement Magdalena vor einigen Jahren ein recht hübsches Denkmal errichtet hat. Eine Inschrift weist darauf hin, daß er sterbend gesagt haben soll, er hoffe, daß sein Tod zum Aufhören der Parteikämpfe im Lande beitragen würde. Hat er diese Hoffnung wirklich gehabt, so hat er sich in seinem letzten Atemzuge aber als ein sehr schlechter Kenner seiner Landsleute gezeigt, denn kaum ein Land in Südamerika ist in seiner weiteren Geschichte so von Revolutionen und Bürgerkriegen zerfleischt worden, kein Land ist so in seiner Entwicklung durch unredliche und selbstsüchtige Politiker geschädigt worden, wie Kolumbien. Schon ein Jahr nach Bolivars Tode fiel der Staat auseinander. Venezuela und Ecuador lösten sich als selbständige Republiken ab. Das heutige Kolumbien mit Panama nahm den Namen Neu-Granada wieder an, den es bis 1861 führte. Eine dezentralisierende Richtung, die jetzt ans Ruder kam, machte daraus die Estados Unidos de Colombia, die 1885 wieder in zentralisierendem Sinne in die bis auf weiteres noch bestehende Republica de Colombia geändert wurden. 1903 ist diese durch den von den Vereinigten Staaten von Nordamerika begünstigten Abfall Panamas ihres vielleicht wichtigsten Gliedes beraubt worden.

Das verbliebene Gebiet, mit annähernd 1,2 Millionen Quadratkilometer nicht viel kleiner als Deutschland, Frankreich und Großbritannien zusammen, zählt etwa fünf Millionen sehr ungleichmäßig verteilte Einwohner. Ungeheure Strecken, namentlich im Departement Cauca, das für sich allein schon größer ist als das Deutsche Reich, sind kaum bewohnt und dienen noch von der Kultur völlig unberührten Indianern als Jagdgründe. Andere Gebiete sind dagegen ziemlich gut besiedelt, so namentlich die von den großen Strömen Magdalena und Cauca durchströmten Längstäler zwischen den drei Ketten der Anden, die das Land von Süden nach Norden durchschneiden. Im Südosten greift das kolumbische Staatsgebiet mit einem Teile des Departements Cauca und dem nördlich daranstoßenden Cundinamarca sowie Boyaca weit über das Andengebiet in die Flußebenen des Orinoko- und Amazonenstromes über, während im äußersten Nordosten des Departements Magdalena die Sierra Nevada einen Gebirgsstock für sich bildet, der durch die Sierra de Perija, das Grenzgebirge gegen Venezuela, nur lose mit den Anden in Verbindung gebracht wird.

Kolumbien ist ein sehr gut bewässertes Land; der größte Teil seines Gebietes empfängt in zwei Regenzeiten eine jährliche Niederschlagsmenge von mehr als 2 m. Dementsprechend besitzt es viele wasserreiche Flüsse, von denen der schon genannte Magdalena und sein gewaltiger Nebenfluß Cauca die wichtigsten sind. Westlich vom Cauca, zwischen der Cordillera occidental und der niedrigen Küstenkette der Cordillera de Choco ergießt sich der gleichfalls recht bedeutende Atrato durch den Busen von Uraba in das Karibische Meer, das die Nordküste Kolumbiens bespült und noch eine große Zahl kleinerer Küstenflüsse aufnimmt, die teils vom Andensystem, teils (im Osten des Magdalena) von der Sierra Nevada herabkommen. Die Cordillera oriental entsendet in ihrem Ostabhange neben zahllosen kleineren Wasserläufen zum Orinoko die Riesenströme Rio Meta und Rio Guaviare, zum Amazonos den Rio Waupes (in den Rio Negro fallend) und den Yapura. Auch der gewaltige Putumayo entspringt auf kolumbischem Gebiet. Nach dem Pazifik entsenden die Anden, ihrer küstennahen Lage wegen, naturgemäß nur unbedeutende Flüsse.

Man sollte nun annehmen, daß ein Land, das die denkbar günstigste Lage an zwei Meeren hat, dessen Ströme es in geradezu großartiger Weise erschließen, das alle Klimate, von den eisigen Paramos seiner schneebedeckten Hochgebirge bis zu den sonnendurchglühten Tiefebenen an den Flüssen und der Küste des Atlantik in sich vereinigt, dessen Berge vielleicht unendliche Mineralschätze in sich tragen, dessen

Digitized by Google

fruchtbarer Boden, kurz gesagt, alles hervorbringen könnte, daß ein solches Land längst einer intensiven Kultur zugeführt wäre, zumal da es fast das erste war, an dessen Küste die Entdecker des amerikanischen Festlandes ihren Fuß setzten. Noch Kolumbus selbst soll (?) dort gewesen sein. Sicher ist aber, daß Kolumbien schon um 1520 von den Spaniern kolonisatorisch in Angriff genommen — d. h. mit Feuer und Schwert entvölkert wurde. 1525 wurde durch Bastida die Hafenstadt Santa Marta gegründet, deren Bewohner sie für die älteste Ansiedlung auf dem amerikanischen Festlande erklären — wahrscheinlich jedoch mit Unrecht. Bis 1550 waren die Gebiete von Venezuela und Kolumbien spanischen (und auch deutschen) Konquistadoren ziemlich rettungslos zur Ausbeutung überlassen. Dann entschloß sich die spanische Regierung zur Einsetzung einer Verwaltung mit dem Sitz in Bogota, die bis 1564 als „Audiencia", von da bis 1740 als Präsidentschaft und in den letzten sieben Jahrzehnten der spanischen Herrschaft als Vireinato (Vizekönigtum) bezeichnet wurde. Trotzdem hin und wieder befähigte und wohlwollende Männer die Regierungsgewalt inne hatten, ging es aber mit der wirtschaftlichen Entwicklung des so reichen Landes doch recht langsam vor sich. Zum Teil trugen Kriegswirren schuld daran, da sich die Indianer Kolumbiens nicht so wehrlos niedermetzeln ließen, wie die auf den Antillen und in Peru. Tatsächlich haben Reste von ihnen bis heute ihre Unabhängigkeit bewahrt. Auch wurden die Küsten häufig von englischen, holländischen und französischen Kriegschiffen und Piraten heimgesucht. Besonders Santa Marta hatte darunter schwer zu leiden und wurde öfters zerstört. Noch heute zeugen verfallene Forts auf den die Bai begrenzenden Inseln und Bergen und besonders zahlreiche alte Geschütze, die als Prellpfähle an einzelnen Straßenecken eingegraben sind, von der wilden Vergangenheit der heute so stillen Stadt. Aber auch diese Stille ist nur scheinbar, denn noch vor wenigen Jahren hat eine blutige Revolution das Land aufs tiefste zerrüttet, und man fürchtet schon wieder eine neue, obschon die Wunden, die die alte geschlagen hat, noch keineswegs geheilt sind.

Die schlimmste und nachhaltigste aller Folgeerscheinungen der ewigen Revolutionen ist der damit verbundene Rückgang der Bevölkerungsziffer, oder richtiger die Verhinderung ihrer Zunahme.

Im Gegensatz zu den operettenhaften Prügeleien, die man in Haiti, San Domingo und auch auf dem Festlande in Zentralamerika mit dem Namen von Bürgerkriegen belegt, zeigen die Revolutionen in Kolumbien doch einen ernsthafteren Charakter, und die Verlustziffern sind recht hoch. Mit ihren Gewehren zwar richten die Truppen wohl nicht allzuvielen Schaden an, aber die Machete ist in der Hand besonders der zahlreichen Irregulären, die im Fall eines Bürgerkrieges die Reihen der Kombattanten vermehren, eine um so furchtbarere Waffe. Auch gehört das Niedermetzeln und selbst Martern von Gefangenen keineswegs zu den Seltenheiten — ein Zeichen für die ungeheure Erbitterung, mit der die Parteikämpfe ausgefochten werden. Nimmt man dazu, daß Fieber und Hungertyphus sowie zahllose andere Krankheiten noch viele von denen hinraffen, die in den Schlachten verschont blieben oder sich rechtzeitig aus dem Staube machten, so wird man den ungünstigen Einfluß der Bürgerkriege auf die Volkszahl nicht mehr zu unterschätzen geneigt sein.

Schlimmer noch ist, daß die Teilnehmer an den Kämpfen an Rauben, Plündern und Marodieren gewöhnt werden, so daß sie nachher zu ordentlicher Arbeit wenig Lust mehr haben.

Man mag nun einwenden, daß die Bevölkerung Kolumbiens mit etwa vier Personen auf das Quadratkilometer gar nicht so dünn ist, sogar im Durchschnitt noch weit dichter, als in anderen südamerikanischen Staaten. Das ist an sich vollständig richtig, aber dennoch ist der Mangel an Arbeitskräften, der durch zu geringe Bevölkerung — im Verein mit fehlender Arbeitlust der vorhandenen — veranlaßt

Digitized by Google

wird, die Hauptursache am wirtschaftlichen Zurückbleiben des Landes. Argentinien mit seiner noch dünneren Bevölkerung betreibt höchst extensive Viehzucht und ebenfalls extensiven Ackerbau, wozu verhältnismäßig wenig Arbeitskräfte gebraucht werden. Auch hat es eine jährlich nach Hunderttausenden zählende Einwanderung fleißiger Landarbeiter. In Kolumbien dagegen lebt ein großer Teil des Volkes als Kleinbauern, die für ihren eigenen Bedarf produzieren und nur soviel bares Geld durch Arbeitsverdienst zu erwerben trachten, als zum Einkauf von Kleidung und einigen sehr bescheidenen sonstigen Gegenständen nötig ist. Es ist hier die gleiche Erscheinung wie in vielen anderen Tropenländern: das Leben ist zu leicht, die „Hungerpeitsche", die immer noch in ungünstigeren Klimaten die Menschen zur Arbeit und damit zum Fortschritt getrieben hat, fehlt, und damit versinken die Menschen in jene kulturhindernde Bedürfnislosigkeit, die wir auch bei den Eingeborenen unserer Kolonien bekämpfen.

Europäische Einwanderung hat sich infolge der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse von Kolumbien seit den Tagen der spanischen Herrschaft ziemlich fern gehalten. Es kommen ins Land zwar hier und da Italiener, die mit der ihnen eigenen Betriebsamkeit als Plantagenarbeiter anfangen, mit dem Geld, das sie als solche verdienen, bald einen kleinen Handel eröffnen und schließlich als wohlhabende Leute nach ihrer Heimat zurückkehren. So hat Schreiber dieses selbst in einem mittelgroßen Dorfe des Departements Magdalena eine sizilianische Familie getroffen, die dort einen Kramladen und eine Gastwirtschaft betrieb. Der Mann, der ohne einen Peso vor Jahren ins Land gekommen war, galt bei den übrigen Europäern jetzt als Besitzer von mehreren hunderttausend Francs. Kein Wunder, daß die Colombianos die italienischen Gäste — Einwanderer kann man kaum sagen — nicht gerade sehr gern sehen. — Kolumbiens Großhandel, Plantagenbetrieb und Bergwerke sind zum großen Teil in Händen von Nordeuropäern oder Nordamerikanern, ebenso Schiffahrtslinien und Eisenbahnen.

In letzterer Beziehung ist Kolumbien nun ganz traurig daran, da ihre kilometrische Länge im Jahre 1906 erst 617 km betrug. Bis heute mögen es etwas über 700 geworden sein, die wirklich im Betrieb sind. Selbst die Hauptstadt Santa Fé de Bogota, sonst eine ganz moderne Stadt von 120 000 Einwohnern, entbehrt noch der Schienenverbindung mit dem Ozean, und auch die im Bau befindliche Eisenbahn, die den Magdalena an der Stelle, wo er für die von Barranquilla heraufkommenden Dampfer aufhört schiffbar zu sein, mit Bogota verbinden soll, harrt noch der Vollendung.

Was aber selbst eine kleine, mit geringen Aufwendungen betriebene Bahn aus einem entwicklungsfähigen Landstrich machen kann, sieht man auf das deutlichste im Departement Magdalena. Dieses wurde im Jahre 1886 durch den deutschen Geographen Sievers besucht und in seinem Buch: „Reise in die Sierra Nevada de Santa Marta" recht schlecht kritisiert. Er bezeichnet es durchweg als arm und unwirtlich. Die Eisenbahn, die heute am Westabhang der Sierra Nevada entlangführt, war damals erst auf eine kurze Strecke von Santa Marta südwärts ausgebaut. Diese Stadt aber war, als Sievers sie besuchte, in einer höchst unglücklichen Periode. Einst eine der glänzendsten spanischen Niederlassungen, die, wie erwähnt, selbst zahlreiche Zerstörungen in sieghafter Lebenskraft überdauert hatte, war sie mit der Einführung der Dampfschiffahrt auf dem Magdalena zugunsten des rasch emporblühenden Barranquilla arg ins Hintertreffen geraten. Ihre Einwohnerzahl war auf 4000 bis 5000 gefallen. Nur zweimal im Monat lief ein kleinerer Dampfer dort an, trotz des herrlichen natürlichen Hafens, der unmittelbar am Strande schon 6 m Wassertiefe aufweist und mittelgroßen Dampfern das Anlegen am Gestade wie an einer Kaimauer gestattet.

Digitized by Google

Die ungünstigen Verhältnisse erfuhren aber einen nachhaltigen Umschwung, als eine kapitalkräftige amerikanische Gesellschaft es unternahm, in der fruchtbaren Ebene zwischen der Sierra und dem Magdalena die Bananenkultur in Angriff zu nehmen. Gleichzeitig baute die englische Bahngesellschaft ihre Linie weiter nach Süden aus und ermöglichte so, daß immer größere Flächen mit Bananen bepflanzt wurden. In diesem Jahre wird die Ausfuhr wohl schon vier Millionen Büschel erreichen, gleich etwa einem Zehntel der gesamten Weltproduktion.

In recht weitsichtiger und geschäftskluger Weise begünstigt jene amerikanische Firma, die den gesamten Bananenexport in ganz Westindien in ihrer Hand vereinigt hat und sich in dieser Stellung unangreifbar fühlt, die Anlage und den Betrieb von Bananenplantagen auch durch andere Unternehmer, denen sie für ihre Produktion zuverlässigen Absatz gewährleistet. So haben sich neben französischen und kolumbianischen auch deutsche Plantagenunternehmungen auftun können, die recht zufriedenstellend arbeiten. Durch die Vermittlung der amerikanischen Exportfirma gelangt ein Teil der kolumbischen Bananen auch auf deutsche Märkte, wo sie der Einfachheit wegen meistens als Jamaikabananen mit unterlaufen.

Die Bananenausfuhr hat nun zunächst eine beträchtliche Steigerung des Schiffsverkehrs von Santa Marta zur Folge gehabt. Die früher zweimal monatliche Verbindung mit New York durch die Atlas-Linie, die inzwischen auf die Hamburg-Amerika Linie übergegangen ist, hat nun zu einer achttägigen umgewandelt werden können, weil das Verkehrsbedürfnis im allgemeinen reger geworden ist. Außerdem aber laufen je eine von Nordamerika und von England kommende Linie fast allwöchentlich nach Santa Marta mit ausschließlich für den Bananentransport gebauten Dampfern, die daneben nur noch Passagiere und allenfalls Post nehmen. Das bedeutet also gegenüber den Sieversschen Angaben eine fünf- bis sechsfache Verstärkung des Schiffsverkehrs. Die Einwohnerzahl von Santa Marta hat sich in der gleichen Zeit verdoppelt. Der kleine Ort Rio Frio im Hinterlande, den Sievers als Produktionsstätte für etwas schlechten Tabak bezeichnete, ist heute auf allen Seiten von weiten Bananenplantagen umgeben, deren Früchte durch die Eisenbahn in zwei Stunden längsseit der Dampfer gebracht werden.

Diese kleine Schilderung mag auch zu einem Vergleich Anlaß geben mit unseren eigenen Schutzgebieten. Diese sind gewiß nicht schlechter als das von Sievers so sehr ungünstig beurteilte Land südlich von Santa Marta — und was für Schwierigkeiten hat es doch gekostet, ihnen die notwendigsten Eisenbahnen zu schaffen!

Von den vegetabilischen Produkten Kolumbiens ist am wichtigsten heute noch der Kaffee. Die Bananenkultur bietet zwar wegen des stetig zunehmenden Verbrauchs dieser gesunden und wohlschmeckenden Frucht in Europa und nicht zum wenigsten in Deutschland, wo ein wohlorganisierter Importhandel von Bremen und Hamburg aus ihr die Wege ebnet, für die Zukunft noch unbeschränkte Entwicklungsmöglichkeiten. Es sind aber die geographischen Verhältnisse — fruchtbare, genügend bewässerte und gesunde Hochländer mit passenden Böden — dem Kaffeebau so außerordentlich günstig, daß er sich hier wegen der höheren Preise, die die feinen kolumbischen Kaffees auf dem Weltmarkt bedingen, selbst in solchen Zeiten noch lohnt, wo man in Brasilien die schwersten Krisen in den Kaffeedistrikten erlebt. So nimmt denn der Kaffee in der kolumbischen Ausfuhr immer noch die erste Stelle ein. Namentlich ist es die Umgegend der Stadt Bucaramanga im Hochlande der Cordillera Oriental, wo ein vorzüglicher Kaffee gebaut wird. In der Sierra Nevada ist der Kaffeebau bislang wenig verbreitet. In der Nähe von Santa Marta befinden sich zwar einige Haziendas, aber es ist hier doch noch sehr viel freies Feld für künftige Unternehmungen.

Der Tabak Kolumbiens, der aus dem Innern (Palmira, Ambalema) und

Digitized by Google

aus dem Departement Bolivar (Carmen) kommt, soll gegen früher an Qualität wesentlich verloren haben, weil man auf den Böden Raubbau treibt. Das ist wohl zulässig mit den genügsamen, sich selbst düngenden Bananen, aber nicht mit dem empfindlichsten aller Gewächse, feinerem Qualitätstabak. Geeignete Anbaumethoden könnten hier viel bessern. Der Kakaoanbau ist wohl auch noch entwicklungsfähig. Man sieht in Kolumbien zwar noch ziemlich viele Pflanzungen mit dieser Frucht, es scheint ihnen aber doch der rechte Erfolg zu fehlen. Eine größere französische Plantagengesellschaft z. B. hat den Kakaobau fast ganz eingestellt und sich mit bestem Erfolge den Bananen zugewendet. Andere Gewächse, wie Zuckerrohr, Mais, Pfeffer, Ananas, werden in der Hauptsache für eigenen Bedarf gebaut. Auch mit Baumwolle hat man sehr aussichtsvolle Versuche gemacht, die wohl zu größeren Plantagenanlagen führen werden.

Das Land trägt eben alles, es fehlt nur an Leuten, die es bestellen wollen.

Von wildwachsenden Pflanzen, die für den Export von Belang sind, seien nur genannt verschiedene Kautschuk liefernde Gewächse und die Steinnuß.

Die Viehzucht könnte gleichfalls außerordentliche Werte schaffen, bei der allgemeinen Indolenz kommen aber nur einige Rinder und Häute zur Ausfuhr. Mangels aller regelrechten Züchtung ist das Vieh klein und sein Fleisch schlecht. Wer jemals den zweifelhaften Genuß hatte, sich in Kolumbien mit der Zerkleinerung eines Beefsteaks abzumühen, der wird die Verbesserung der dortigen Viehzucht gewiß mit dem Verfasser dieses für eine unaufschiebbare Notsache erklären.

Der Bergbau steckt noch völlig in den Kinderschuhen. Gold, Silber, Kupfer, Platin, Smaragden und Steinsalz sind nachgewiesen und werden auch, zum Teil für Rechnung der Regierung, ausgebeutet. Die schauderhaften Verkehrsverhältnisse — das Maultier ist oft das einzige brauchbare Verkehrsmittel —, die Arbeiterschwierigkeiten und vor allem die schon genügend charakterisierte allgemeine Indolenz haben bislang aber eine energische Inangriffnahme der schon aufgefundenen Mineralstätten und eine gründliche Durchforschung der noch weniger bekannten Gebiete verhindert.

Am besten wird die ganze wirtschaftliche Situation durch die nackten Zahlen der Statistik beleuchtet:

Die Ausfuhr Kolumbiens betrug 1906: 60,6 Millionen Mark, die Einfuhr nur 38,2 Millionen.

Die Staatseinnahmen beliefen sich 1907 insgesamt auf etwa 16 Millionen Dollar Gold, etwa zur Hälfte aus Zöllen, sonst größtenteils aus den zahlreichen Regierungsmonopolen herrührend.

Ganz traurig sind die Währungsverhältnisse. Ursprünglich hatte Kolumbien als Währungseinheit einen Peso im Werte von etwas über vier Mark. In den letzten Jahrzehnten des vorigen Jahrhunderts wurde aber so viel Papiergeld ausgegeben, während alles Metall aus dem Lande verschwand, daß zurzeit die richtige Assignatenwirtschaft herrscht. Zwar hat man 1903 den Übergang zur Goldwährung proklamiert. Da aber kein Gold vorhanden war, so blieb sie eben „auf dem Papier" stehen. Der Kurs der kolumbischen Noten wird augenblicklich zu 1 Prozent notiert, d. h. 1 Peso Papier = 1 Centavo Gold = 4 Pfennig. Wenn man z. B. jetzt von Kolumbien nach Europa eine Postkarte senden will, die mit einer Marke von 2 Centavos de oro zu frankieren ist, so hat man dafür 2 Pesos in Papier zu erlegen. Übrigens hat man neuerdings, um das schauderhafte, schmutzige und von Bazillen starrende Papiergeld etwas entbehrlicher zu machen, Nickelpesos auszuprägen begonnen, was immerhin ein Fortschritt ist, zumal da das Kursverhältnis von 1 Prozent eine einfache Rechnung gestattet und seit einigen Jahren sich ziemlich stabil erhalten hat.

Am kolumbischen Volke berührt sympatisch vor allem seine Gastfreundschaft

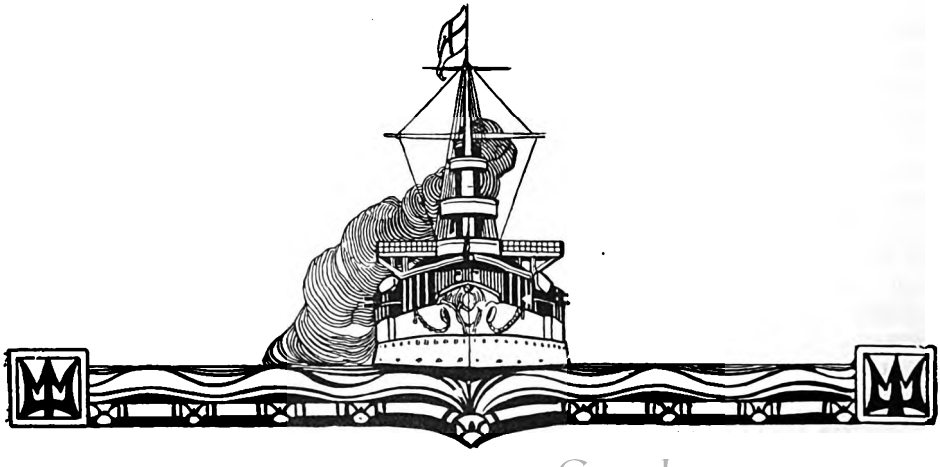
Digitized by Google

und seine Höflichkeit gegen Fremde, die stets freundlich aufgenommen und behandelt werden. Auch der kolumbische Staat als solcher ist sich im Gegensatz zu seinen Nachbarn stets seinen Verpflichtungen den Ausländern gegenüber bewußt geblieben, so daß Zwangsmaßnahmen mit bewaffneter Macht hier nicht nötig gewesen sind.

Von Herzen ist dem schönen Lande eine Periode ruhiger und gesunder Entwicklung zu gönnen. Eine zielbewußte, energische und ehrliche Regierung würde sich unendliche Verdienste zu erwerben Gelegenheit haben. »No tenemos politica ideal, tenemos politica mercantil« klagte dem Schreiber dieses gegenüber einmal ein alter Colombiano. „Wir haben keine ideale, wir haben eine Geschäftspolitik", damit traf der Mann das richtige. Diesen Krebsschaden der meisten spanisch redenden Länder auszurotten wird den dortigen Patrioten noch viele Mühe kosten. Das Beispiel Argentiniens, Chiles, Mexikos zeigt aber, daß das Ziel erreicht werden kann!

Jeder aber, der das Glück gehabt hat, die herrlichen Wälder der Sierra Nevada zu durchreiten, der sich gefreut hat an den brausenden Bächen und den ragenden Palmen und von der Höhe der Berge herab geblickt hat auf das ferne blaue Meer, der wird dem Wunsche Sievers zustimmen, mit dem er sein Anfangs zitiertes Buch schließt: noch einmal im Leben die blauen Berge der Sierra Nevada wieder zu sehen.

Dr. phil. Grotewold.



Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Berichtigung. Bei Besprechung des Buches von Dr. Ludwig Zeller: „Die Assisen von Jerusalem" — Verlag von R. L. Prager — im Septemberheft ist bedauerlicherweise ein Druckfehler untergelaufen. Es muß auf S. 1199, Mitte, nicht Dr. H. Ludwig Keller, sondern „Dr. H. Ludwig Zeller" heißen.

Pan-Amerika, Entwicklung, Umfang und Bedeutung der pan-amerikanischen Bewegung (1810—1910) von Alfred H. Fried. gr. 8°. — Erschienen bei Maritima, Verlagsgesellschaft m. b. H., Berlin. — Broschiert 8 *M*.

Der Verfasser zählt in seinem 300 Seiten starken Buche mit anzuerkennender Gründlichkeit alle die Schritte auf, die im letzten Jahrhundert getan wurden, um dem amerikanischen Kontinent die Gemeinsamkeit seiner Interessen vor Augen zu führen und zu verhindern, daß die gleichwohl sich ergebenden Meinungsverschiedenheiten zu gewaltsamem Austrag gebracht wurden. So gelangt er dazu, von den „organisierten Staaten von Amerika zu sprechen" und den Staatsgewalten Europas zuzurufen, daß es auch für sie hohe Zeit sei, sich in gleicher Weise zu organisieren, statt in unausgesetztem Wettrüsten ein auf die Dauer doch nicht aufrechtzuerhaltendes Gleichgewicht anzustreben. — Wir fassen unsere Aufgabe an dieser Stelle im allgemeinen mehr als eine referierende denn als eine kritisierende auf. Immerhin haben wir zu dem Friedschen Buche zu bemerken, daß innerhalb seiner sorgfältigen und eingehenden Berichterstattung doch der langwährende Bürgerkrieg der sechziger Jahre nicht hätte unerwähnt bleiben dürfen, während man zugestehen kann, daß der schlimme Finanzkrieg, in dem Spaniens Flotte bei Santiago nicht besiegt sondern elend zur Strecke gebracht wurde, in diesem Zusammenhang außer Betracht bleiben konnte. Uns war es interessant genug, daß uns gleichzeitig in einem anderen Buche vorgetragen wurde, wie Kanada zur Zeit deshalb einen starken Zufluß von Einwanderern aus den Vereinigten Staaten zu verzeichnen hat, weil jenen Leuten die lawlessnes and ruffianism der alten Heimat nicht zusagte, und wer sich sonst mit den innerpolitischen Zuständen Nord- und Südamerikas beschäftigt hat, wird wissen, daß neben allen Friedensverträgen dort Raum genug ist für Aufruhr und Umsturz, die anderwärts von einer in sich starken Staatsgewalt im Schach gehalten werden. Dafür, wie man drüben über die Weltpolitik in Wahrheit denkt, dürften die Heeres- und Flottenrüstungen in den Vereinigten Staaten, in Argentinien und anderswo beredtes Zeugnis ablegen. Immerhin, das von Fried zusammengetragene Material ist interessant und wichtig genug, daß es sich sehr verlohnt, ihm ein eingehendes Studium zu widmen.

Der Kaiser und der Weltfrieden. Von Alfred H. Fried. — Berlin 1910. Verlagsgesellschaft Maritima.

Derselbe Verfasser, der der pan-amerikanischen Frage neuerdings ein umfangreiches und fleißiges Buch gewidmet hat, stellt in der oben bezeichneten Schrift zusammen inwiefern auch unser Kaiser für die Verbrüderungsideen in Anspruch genommen werden kann, die zur Zeit in der öffentlichen Meinung einen breiten Raum für sich beanspruchen. Es ist sicher, weder Seine Majestät noch irgendwer wünscht, daß die widerstreitenden Interessen der Völker mit dem Schwerte zum Austrag gebracht werden; niemand dürfte sein, der nicht die politischen Errungenschaften der Gegen-

Digitized by Google

wart im Marokko-Abkommen, in den Haager Kongressen und in den umfangreichen internationalen Festlegungen wichtiger Lebensinteressen der Kulturvölker mit Freuden begrüßt. Immerhin, auch H. Fried muß zugestehen, daß ein Übereinkommen über die schiedsgerichtliche Regelung internationaler Streitfälle der Exekutive nicht entbehren kann. So freut er sich des jüngst gegebenen Beispiels, als ein deutscher General an der Spitze der vereinigten Kontingente der übrigen Mächte China deren Willen vorschrieb. — Mit Milizen und ohne Kanonen hätte Graf Waldersee diesen Erfolg schwerlich erreichen können —, so bleibt für den Realpolitiker bis auf weiteres nichts anderes übrig, als mit realen Tatsachen zu rechnen und das ist sehr wohl vereinbar mit dem Wunsche, daß aus diesen Tatsachen die Schärfen und Kanten beseitigt werden könnten.

Kriegsgeschichtliche Einzelschriften. Herausgegeben vom Großen Generalstabe. Heft 47: Aus dem Russisch-Japanischen Kriege. 6. Der Streifzug gegen Yinkou und die Schlacht bei Sandepu. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung.

Die Veröffentlichungen der kriegsgeschichtlichen Abteilung des Generalstabes über den Russisch-Japanischen Krieg schreiten, ihrem Zweck entsprechend, rüstig fort. Es handelt sich gerade darum, die Erfahrungen dieses Krieges möglichst schnell für uns nutzbar zu machen, obwohl das offizielle Material von beiden Parteien noch nicht vorliegt. Darauf durfte aber nicht gewartet werden, und so konnte auch das neue Russische Generalstabswerk, das auch in einer Deutschen Bearbeitung durch den bekannten Oberstleutnant Frhrn. v. Tettau erscheint, nicht abgewartet werden.

Nachdem die vorhergehenden Hefte die Ereignisse bis einschließlich der Schlacht am Schaho behandelt haben, wird in dem vorliegenden Heft der große Streifzug (Raid) des Kavalleriekorps Mischtschenkos gegen die rückwärtigen Verbindungen der Japaner, insbesondere gegen Yinkou, sowie die Schacht bei Sandepu dargestellt. Der Streifzug Mischtschenkos ist von großem Interesse. Gehen doch die Ansichten darüber, ob solche Raids heute noch ausführbar und empfehlenswert sind, erheblich auseinander. Die rückwärtigen Verbindungen sind heute noch wichtiger und empfindlicher als früher. Ihre Unterbrechung beim Gegner ist daher ein großes Ziel. Aus dem Mißerfolg Mischtschenkos kann ein Schluß auf die Unzweckmäßigkeit solcher Raids ohne weiteres nicht gezogen werden.

Die Schlacht bei Sandepu entstand nach langer Pause durch den Entschluß Kuropatkins zum Angriff. Es ist von hohem Interesse, zu verfolgen, wie die Schlacht vornehmlich durch die Fehler der Führung für die Russen trotz ihrer Überlegenheit verloren ging. Kuropatkin selbst „trug das meiste zum Scheitern seiner Pläne bei".

Das vorliegende Heft enthält eine Fülle von lehrreichen Betrachtungen, die dem eingehenden Studium dringend zu empfehlen sind.

Einzelschriften über den russisch-japanischen Krieg (Beihefte zu Streffleurs militärischer Zeitschrift). 20./21. Heft: Vormarsch der II. japanischen Armee gegen Kajtschou. Kämpfe bei Daschitsao. Japanische Offensive auf Hajtschön. — 22. Heft: Der Operationsstillstand im Monat August. Schlußwort. — Wien 1910. Seidel & Sohn.

Die beiden vorliegenden Hefte bilden den Abschluß des 2. Bandes der Einzelschriften und behandeln den Vormarsch der II. japanischen Armee, Oku, von Wafangou auf Liaojan und die große Operationspause im August. Wenn diese Zeit auch nicht durch große Ereignisse ausgefüllt ist, so ist sie doch operativ von großem Interesse. Die Betrachtungen über die Absichten der russischen Heeresleitung, über den konzen-

Digitized by Google

trischen Anmarsch der Japaner zur Schlacht bei Liaojan sowie über die Gründe der großen Operationspause sind sehr lehrreich. Die Darstellung ist außerordentlich sorgfältig und wird durch vortreffliche Karten unterstützt.

Die Kämpfe auf der Insel Sachalin während des russisch-japanischen Krieges. Von Ritter v. Ursyn-Pruszynski, k. und k. Oberst. — Wien, Teschen, Leipzig, Verlag von Prochaska. 1910.

Die Okkupation der Insel Sachalin durch die Japaner bildet die Schlußphase des russisch-japanischen Krieges. Wenn diese Ereignisse an sich auch militärisch nur von geringerer Bedeutung sind, so ist es doch von Interesse, dabei die wenig bekannte Insel näher kennen zu lernen, die wegen ihres Reichtums an Mineralschätzen voraussichtlich eine Zukunft hat. Die eingehende militär-geographische Betrachtung der Insel wird durch eine Karte, mehrere Skizzen und Illustrationen ergänzt.

Fortschritte der Technik 1909. Jahrbuch des Internationalen Instituts für Techno-Bibliographie. — Bibliographischer Zentralverlag Berlin. — Preis broschiert 40 *M*, gebunden in zwei Leinenbänden 48 *M*.

Das Jahrbuch enthält auf etwa 3000 Seiten Auszüge aus etwa 1000 Zeitschriften und Blättern und gibt kurze Inhaltsangaben aller wissenswerten Artikel. Es ist für alle technischen Betriebe von hohem Interesse.

Die Mechanik der festen Körper. Von A. v. Ihering. — Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt". — Leipzig 1910. B. G. Teubner. — Preis gebunden 1,25 *M*.

Der Verfasser hat es verstanden, auf dem beschränkten Raume eines Bandes der bekannten Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt" einen Umriß der Mechanik der festen Körper für den Laien zu entwerfen. Wenn auch auf eine eingehendere Betrachtung der mechanischen Vorgänge verzichtet werden mußte, so gestattet das Geschaffene doch dem Laien, dem gereiften Schüler und überhaupt jedem, der mit elementaren Hilfsmitteln eine Übersicht über die Grundsätze der Mechanik gewinnen möchte, das gesteckte Ziel ohne allzugroße Mühe zu erreichen. Kt.

Die Maschinenelemente. Von Richard Vater. — Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt". — Leipzig 1910. B. G. Teubner. — Preis gebunden 1,25 *M*.

Der als Verfasser mehrerer Bändchen derselben Sammlung über Kraftmaschinen bereits bekannte Autor gibt hier eine gedrängte Übersicht über die wichtigsten Maschinenelemente. Da des beschränkten Raumes wegen von Berechnungen Abstand genommen und dafür die beschreibende Form gewählt ist, so eignet sich das mit vielen Abbildungen ausgerüstete Werk gut zur ersten Vorbereitung auf das Studium des Maschinenbaues oder eines verwandten Gebietes sowie zum Gebrauch für Laien, die sich über Fachausdrücke oder über die Elemente des Maschinenbaues selbst orientieren möchten. Auch unseren Mannschaftsbibliotheken ist das Werk zur Anschaffung zu empfehlen. Kt.

Das Wasser. Experimentalvorträge von Dr. O. Anselmino. — Sammlung „Aus Natur und Geisteswelt". — Leipzig 1910. B. G. Teubner. — Preis gebunden 1,25 *M*.

Der Verfasser hat hier ein interessantes kleines Werk geschaffen, das bei der außerordentlichen Bedeutung des Wassers im Haushalt, in der Industrie und Landwirtschaft, Hygiene und Heilkunst, überhaupt in jedem Zweige menschlicher Tätigkeit lebhafte Beachtung verdient. In einer Form, die auch dem Laien das Lesen zum Genuß macht, werden Zusammensetzung, Reinigung und Untersuchung des Wassers

Digitized by Google

behandelt. Auch über Mineralwässer und über die Erscheinungen der Diffusion, die z. B. die physiologischen Wirkungen der Bitterwässer erklärt, kann man sich hier Auskunft holen. Kt.

Technisches Wörterbuch enthaltend die wichtigsten Ausdrücke des Maschinenbaues, Schiffbaues und der Elektrotechnik. IV. Teil: Französisch-Deutsch von Erich Krebs. (Sammlung Göschen Nr. 454.) — G. J. Göschensche Verlagshandlung in Leipzig. — Preis in Leinwand gebunden 80 Pf.

Neben dem deutsch-englischen, englisch-deutschen und deutsch-französischen liegt jetzt auch der französisch-deutsche Teil dieses kleinen Wörterbuches vor, das sich für jeden, der sich mit der fremdsprachigen Fachliteratur zu beschäftigen hat, als ein sehr nützliches Nachschlagebüchlein erweisen wird.

Die Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates in gedrängter Darstellung. Von Dr. jur. P. Schubart, Geh. Seehandlungsrat a. D. — Verlag Wilh. Gottl. Korn in Breslau. — Preis 1,60 *M*.

Das für alle Geschäftszimmer der Marinebehörden als Nachschlagewerk sehr geeignete kleine Handbuch des bekannten Verfassers ist soeben in 23. Auflage erschienen und enthält alle Neuerungen der jüngsten Zeit. Frk.

Der Verlag der „Westdeutschen Arbeiter-Zeitung" in M.-Gladbach vervollständigt seine von uns schon mehrfach erwähnte „Arbeiter-Bibliothek" durch zwei neue Hefte:

Die Wohnung des Arbeiters — Was man vom Bauen, Wohnen, Mieten und vom Garten wissen muß. — Preis 40 Pf.

Das Preußische Einkommensteuergesetz in seinen wichtigsten Bestimmungen für Arbeiter, Angestellte und Hauseigentümer. — Preis 30 Pf.

Beide Hefte sind vor allem dazu geeignet, dem Arbeiter zu zeigen, daß er nur ein Glied eines größeren Ganzen ist, dessen Ordnung er sich fügen muß und zu dessen Erhaltung er nach seinem Können beizutragen hat. Wenn er dies erkannt hat, wird er auch weiter wissen, daß ihn in seinem bescheidenen Frieden niemand stört und daß das Glück nicht darin besteht, immer höher hinaus zu wollen.

Die Hefte dürfen für die vorhandenen Arbeiterbüchereien, aber auch zur Beschaffung seitens der Arbeiter selbst bestens empfohlen werden.

Rehtwischs Soldatenbücherei — Turm-Verlag, Leipzig — legt uns folgende Neuheiten vor: Heft 77: Balzac. „Aus dem Grabe zurück". Erlebnisse eines französischen Obersten des ersten Kaiserreiches. Bearbeitet von Susanna Rehtwisch. Hefte 78 bis 80: Biernatzki: „Die Hallig oder die Schiffbrüchigen auf dem Eiland in der Nordsee". Hefte 81 bis 84: Theodor Rehtwisch: „Otto von Bismarck", aus dem Leben eines großen Deutschen.

Die Hefte gefielen unserem gewohnten Gewährsmann, insbesondere war dies auch bei dem Balzac der Fall, während er bei Biernatzki einen Vorbehalt machte. Anscheinend entsprach die Richtung dieses Buches nicht ganz seinem Geschmack. — Preis des Einzelheftes 20 Pf.

Die Streikversicherung in Deutschland und Frankreich. Von Dr. Georg Germann. — Volksvereins-Verlag, M.-Gladbach 1910. — Preis 60 Pf.

Das 48 Seiten starke Heft beschäftigt sich mit der für uns in Deutschland erst jetzt in ihrer vollen Bedeutung erkannten Frage, wie sich insbesondere die wirtschaftlich schwachen Unternehmungen gegen die Gefahr des Streikes und die nicht minder drückende

Digitized by Google

Notwendigkeit bei einer Aussperrung die Solidarität der Arbeitgeber zu wahren, schützen können. Die Streikversicherung eignet sich nicht für die Formen der öffentlich rechtlichen Versicherung, sie wird, wie auch das Beispiel Frankreichs zeigt, nur in gegenseitiger Deckung durch vereinsmäßig beschaffte Mittel zu erreichen sein. Das zur Zeit recht aktuelle Thema ist des Studiums wert.

Der Verein für das Deutschtum im Ausland veröffentlicht unter dem Titel: **„Das Deutschtum im Ausland"**, Vierteljahrshefte. — Preis pro Heft 50 Pf. Geschäftsstelle Berlin W62, Kurfürstenstraße 105. — Die Hefte bringen in selbständigen Aufsätzen Abhandlungen über Einzelfragen, z. B. über das Aufraffen des Deutschtums in Österreich gegenüber der mannigfachen Bedrängnis, sodann Vereinsnachrichten, eine Rundschau über das Deutschtum im Ausland, Bücherbesprechungen und Mitteilungen der Geschäftsstelle. Da das Deutschtum im Ausland in der Heimat zumeist nicht die ihm zukommende Beachtung findet, so sei auf die Veröffentlichungen des Vereins hiermit besonders hingewiesen, dessen Arbeiten auch für die Aufgaben der Marine gegenüber dem Ausland keineswegs bedeutungslos sind.

Prof. Stilling: **Pseudo-isochromatische Tafeln zur Prüfung des Farbensinnes.** 13. Auflage. — Georg Thieme, Leipzig 1910.

Die Neuauflage ist der letzten nach wenig mehr als Jahresfrist gefolgt. Sie ist um eine Tafel vermehrt, indem die Tafel II der 12. Auflage durch die Tafeln 2 und 3 ersetzt ist, die „auch für die extremsten Fälle der Rot-Grünblindheit passen". Auch einige andere Tafeln sind durch kontrastreichere Farbentöne noch zweckmäßiger geworden. Über den großen praktischen Wert der Stillingschen Tafeln gerade für die Marine-Sanitätsoffiziere kann kein Zweifel sein. W.

Breasted. **Geschichte Ägyptens.** Deutsch von Dr. H. Ranke. — In 10 Lieferungen zu 1,80 *M*; komplett 18,00 *M*; gebunden 22,00 *M*. — Verlag von Karl Curtius in Berlin W35.

Das Werk, dessen erstes Heft wir im Märzheft dieses Jahres (S. 417) bereits besprochen haben, liegt jetzt vollständig vor. Die empfehlenden Worte, die wir damals der ersten Teillieferung mit auf ihren Weg gegeben haben, können wir heute nur nachdrücklich wiederholen, ebenso den Rat, daß kein Seeoffizier, dem auf einer seiner Reisen die Gelegenheit geboten wird, diesem Wunderland am Nil, einer der Mutterstätten unserer Kultur, einen Besuch abzustatten, es versäumen sollte, sich vorher an der Hand des vorliegenden Werkes zu orientieren. Aber nicht nur für den Reisenden, sondern auch für jeden, der einmal einen Blick in die ersten Anfänge unserer Menschheitsgeschichte werfen möchte, ist das vorliegende Buch von höchstem Interesse. Der französische Gelehrte Ernest Renan sagt: »L'Égypte est une espèce de phare dans la nuit profonde de la très haute antiquité«. Wenn wir hören, daß schon im Jahre 4241 v. Chr. in der Gegend des späteren Memphis das Kalenderjahr von 365 Tagen eingeführt worden ist, wenn wir ferner bedenken, daß in den Zeiten der 3. bis 6. Dynastie (etwa 2980 bis 2475 v. Chr.) Kunst und Kunstgewerbe in höchster Blüte standen, so daß wir heute die uns erhalten gebliebenen Erzeugnisse dieser Zeit nur mit ehrfurchtsvoller Bewunderung betrachten können, so erhalten wir schon einen ungefähren Begriff von der Größe und der zeitlichen Ausdehnung jener Kulturepoche. Während der größten Machtentfaltung des Reiches unter der 18. Dynastie (etwa 1580 bis 1350 v. Chr.) reichte die Herrschaft der Pharaonen von Nord-Syrien und dem oberen Euphrat bis zum vierten Nilkatarakt. Um diese Zeit etwa begann dieses erste Weltreich des Altertums Fühlung mit den angrenzenden Mittelmeervölkern zu gewinnen; es hatte den Höhepunkt seiner äußeren Machtentfaltung erreicht. Teils

Digitized by Google

infolge von Mißherrschaft seiner Könige, teils infolge von inneren politischen und religiösen Wirren sank die Größe des Volkes in dem folgenden Jahrtausend allmählich dahin, bis die Eroberung durch die Perser im Jahre 525 v. Chr. seiner Selbständigkeit für immer ein Ende machte.

Das deutsche Kolonialreich. Herausgegeben von Professor Dr. Hans Meyer. — Leipzig und Wien, Bibliographisches Institut.

Von dieser groß angelegten Länderkunde der deutschen Schutzgebiete liegt uns der II. Band vor, der Togo, Südwestafrika, die Schutzgebiete in der Südsee und Kiautschou behandelt. Der I. Band (Ostafrika und Kamerun) ist uns leider nicht zu Gesicht gekommen. Die Darstellung, die sowohl wissenschaftliche wie praktische Gesichtspunkte verfolgt und die Länder im großen ursächlichen Zusammenhange ihrer Erscheinungen schildert, erstreckt sich auf Geschichte, Oberflächengestalt, Geologie, Hydrographie, Klima, Vegetation und Tierwelt, Bevölkerung und auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der behandelten Gebiete, ohne sich jedoch allzu weit auf Spezialfragen einzulassen. Ein äußerst reichhaltiges Literaturverzeichnis ermöglicht es dem Leser, auf die einschlägigen Quellenwerke zurückzugehen. Wir müssen gestehen, daß wir dem Meyer ein ähnliches umfassendes und gründliches Werk auf dem Gebiete unserer reichhaltigen Kolonialliteratur nicht an die Seite zu stellen wüßten. Die Ausstattung ist glänzend. Abgesehen von den sehr gut ausgeführten Autotypien möchten wir die farbigen Landschaftsbilder von Hans Busse, die in jedem Kenner der Kolonien alte Erinnerungen wachrufen, und vor allem die zahlreichen Kartenbeilagen, unter ihnen die Niederschlags- und Vegetationskarten als für den Praktiker von besonderem Interesse, hervorheben.

Fridtjof Nansen: **Eskimo-Leben.** Aus dem Norwegischen übersetzt von M. Langfeldt. Neue illustrierte Ausgabe. — Berlin, Globus-Verlag. — Preis 2,25 *M*.

Fridtjof Nansen beklagt den traurigen Verfall, in den das Volk der Eskimos unter dem Andrängen der europäischen Kultur und ihrer Einflüsse geraten ist. Er sieht es kommen, daß diesem Volke das gleiche Schicksal beschieden sein wird wie den alten Inkas oder den Ureinwohnern von Mexiko und Tasmanien. Vor allem macht er hierfür die Missionen verantwortlich, die den in sich durchaus vernünftigen und sachgemäßen, wenn auch rohen Gebräuchen derartiger Urvölker, die sie nicht verstanden, mit Macht entgegenwirkten, um sie dadurch auf die eigene kulturelle Höhe zu erheben — zumeist mit dem entgegengesetzten Erfolg. Ginge es nach Nansen, so müßten die Missionare und mit ihnen die europäischen Waren wieder auf ihre Schiffe gebracht werden, weil jetzt vielleicht noch Zeit wäre, daß die Eskimos in ihren früheren Zustand sich zurückgewöhnten und so in Anpassung an ihr rauhes Heimatland erhalten blieben. Wir haben in dieser gewiß schwierig liegenden Frage kein hinreichend sachkundiges Urteil; wir beschränken uns darauf, das gut ausgestattete, wohlfeile Buch der Durchsicht anzuempfehlen. Als Mannschaftslektüre wie auch für Schülerbibliotheken möchten wir das Buch nicht für recht geeignet halten.

Das **Hamburgische Kolonial-Institut** sendet uns den „Bericht über sein erstes Studienjahr und das Verzeichnis der Vorlesungen im Winterhalbjahr 1910/11". Das einstweilen noch in vorläufigen Räumen untergebrachte Institut umfaßt mit seinem Lehrplan außer den Gebieten der Naturkunde die Geographie in allen ihren Zweigen, die Staatswissenschaften und die Nationalökonomie, die Geschichte und Kultur fremder Völker sowie Sprachen, wobei das Interesse unserer eigenen Schutzgebiete naturgemäß besondere Berücksichtigung findet. Neben der Theorie wird den Bedürfnissen der Praxis durch entsprechende Vorlesungen sowie durch Besichtigungen Rechnung getragen. Lehr-

Digitized by Google

mittel und Sammlungen sorgen für den nötigen Anschauungsunterricht. Dem Institut sind reich ausgestattete Seminare angegliedert, sein Hauptzweck zielt dahin, den nach den Kolonien hinausgehenden Deutschen eine auf die sie interessierenden Fragen bezügliche Hochschulbildung angedeihen zu lassen, die sie auf die draußen zu erwartende Praxis vorbereitet. Das Institut hatte sich reicher Förderung von seiten der Interessenten wie auch der Behörden zu erfreuen, in ihrer Reihe nennt der Bericht auch das Reichs-Marine-Amt bzw. Kiautschou. Zu den Hörern zählten in erster Linie die vom Kolonial-Amt überwiesenen Beamten, doch nahmen auch Beamte des Auswärtigen Amtes und von Hamburg sowie in steigender Zahl private Interessenten an den Vorlesungen und Übungen teil. Nur die Beteiligung der Kaufmannschaft war zunächst noch schwach, doch ließ sich auch hier das Erwachen des Verständnisses erkennen.

Wir hoffen, im nächsten Jahre erneut und dann voraussichtlich eingehender über die Entwicklung nnd die Erfolge des Instituts berichten zu können.

Junge, Junge, kannst du lügen! Seemannshumoresken von Heinrich Binder. Illustriert von Erich Wilke. — Berlin SW. 68, Verlag der „Lustigen Blätter" (Dr. Eysler & Co.) G. m. b. H. — Preis 2 *M*.

Wie der Titel erkennen läßt, enthält das kleine Buch eine Reihe seemännischer Münchhauseniaden von zum Teil sehr „starkem Tobak". Sind sie auch nicht ganz nach unserem Geschmack, so ist es doch sehr wahrscheinlich, daß sie harmlosen Gemütern eine vergnügte Stunde bereiten, das Büchelchen könnte deshalb immerhin in den Schiffsbibliotheken seinen Platz finden.

„Wie halte ich mit meinem Einkommen Haus?" Eine preisgekrönte Lösung dieser Frage bei einem Einkommen von 3000 *M*, zugleich eine volkswirtschaftliche Studie! Dazu ein Anhang: „Für einen Monat Mittagessen". Von Frau Helene Schuhmacher, Berlin NW21, Bremerstraße 75 I. — Im Selbstverlag der Verfasserin. — Preis 80 Pf.

Zahlreich sind die Angehörigen der Marine in den Kreisen der Deckoffiziere und mittleren Beamten, die mit einem Einkommen von 3000 *M* und weniger auskommen müssen. Für sie alle werden die Angaben und Zahlen des vorgenannten, sicher auf dem Boden der Tatsachen ruhenden Büchleins sehr schätzenswerte Lehren bieten. Die Bessergestellten aber mögen aus diesen Zahlen lernen, wie hart für die „kleinen Leute" der Kampf ums Dasein sich gestaltet.

Bei Bestellung durch Postzahlkarte auf Konto 8161 — Zahlmeister Otto Schuhmacher, Berlin NW21, beim Postscheckamt in Berlin NW7 — ermäßigt sich der Preis der kleinen Schrift auf 70 Pf.

Aufgaben des englischen Dolmetschers. Von A. Grabau, Leutnant und Erzieher im Königl. Sächs. Kadettenkorps. — Verlag von Gerhard Stalling, Oldenburg. — Preis 3,20 *M*, gebunden 4,20 *M*.

Das aus in der Praxis gestellten Aufgaben hervorgegangene Buch wird seinem Zwecke in der Weise gerecht, daß neben dem deutschen Thema die englische Ausarbeitung steht; darunter sind die Vokabeln gesetzt, von denen angenommen werden kann, daß sie der über elementare Kenntnisse der Sprache verfügende Schüler nicht sofort zur Hand hat. Anschließend hieran sind lediglich englisch Gegenstände abgehandelt, bei denen vorauszusetzen ist, daß der militärische Bearbeiter sie im Deutschen vollkommen beherrscht, so die Waffe der Infanterie und Artillerie, Signal-, Befestigungs- und Transportwesen u. a. m. Eine Reihe von Abbildungen und ein jedem Stück beigefügtes Vokabularium erleichtern auch hier die Durchführung der Aufgabe; daran schließen sich Darstellungen englischer militärischer Verhältnisse und endlich

Digitized by Google

Übersetzungsaufgaben. Das Büchlein ist ausschließlich für militärische Zwecke bestimmt; wir sind der Meinung, daß es eine recht brauchbare Lösung des Gegenstandes darstellt und daß es auch für die Seekadetten und sonstige Zöglinge der Marine willkommen sein wird, die nur ihre englischen Schulkenntnisse beim Eintritt mitbrachten.

Signale in Krieg und Frieden. Von Dr. Fritz Ulmer. — Verlag von Quelle & Meyer in Leipzig. — Preis 1,80 *M*.

Das mit fünf Tafeln und zahlreichen Abbildungen im Text versehene Bändchen der von Konrad Höller und Georg Ulmer herausgegebenen „Naturwissenschaftlichen Bibliothek für Jugend und Volk" behandelt das Signalwesen von seinen einfachsten Anfängen im Altertum bis zur höchsten Vervollkommnung in der Jetztzeit.

Für Schiffs- und Mannschaftsbibliotheken ist das Buch sehr geeignet.

Das Sultanat Bornu, mit besonderer Berücksichtigung von Deutsch-Bornu. Von Dr. Arnold Schultze. — Verlag von G. D. Baedeker, Essen (Ruhr). — Preis 4 *M*.

Verfasser hat als Mitglied der deutsch-englischen Yola—Tschadsee-Grenzexpedition (1903/04) Gelegenheit, das im Mittelpunkt des Sudan gelegene einst mächtige Sultanat Bornu zum größten Teil selbst kennen zu lernen und bringt im vorliegenden Buch eine Monographie dieses Gebietes. Die Schilderungen über Lage, Bodengestaltung, Klima, Flora, Fauna, Bevölkerung und wirtschaftliche Verhältnisse betreffen in der Hauptsache den deutschen Teil dieses Sultanats, den Norden von Kamerun. Interessenten bietet dieses Buch eine die neuesten Forschungen und alle Gebiete berücksichtigende Monographie unserer Kolonien in Westafrika mit den angrenzenden Landesteilen. Frk.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Cohn, Dr. W.: Die Geschichte der normanisch-sizilischen Flotte unter der Regierung Rogers I. und Rogers II. 1010—1154. — Breslau 1910. M. & H. Marcus. [3,60 *M*.

* Commers, Dr. W.: Kleines See-Taschenbuch. Potsdam 1910. A. Stein. 0,50 *M*.

* Fulst, Dr. O. & Meldau, Dr. H.: Nautische Aufgaben. 3. Auflage. Hamburg 1910. Eckardt & Meßtorff. 4,80 *M*.

* Germanischer Lloyd. Materialvorschriften. Rostock 1910. Adlers Erben. 0,75 *M*.

* Germanischer Lloyd. Vorschriften für maschinelle Einrichtungen. Rostock 1910. Adlers Erben. 0,75 *M*.

Henke, C.: Davout und die Festung Hamburg-Harburg 1813—1814. Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn.

Kirsten, Th.: Wie lerne ich rudern. — München 1910. G. Lammers. 1,00 *M*.

* Lecarpentier, G.: Commerce maritime et marine marchande. Paris 1910. M. Rivière & Cie. 1,60 *M*.

* v. Lignitz: Der japanisch-russische Krieg. Berlin 1911. Vossische Buchhandlung. 18 *M*.

Digitized by Google

* Malthus, T. R.: Grundsätze der politischen Ökonomie. Berlin 1910. R. L. Prager. 10,00 *M.*

* Manuel du matelot-chauffeur. 3. Édition. Paris 1910. Imprimerie Nationale. 1,60 *M.*

Müller, Prof. E.: Eisenschiffbau. — Leipzig und Berlin. B. G. Teubner. 6,50 *M.*

Rocholl, Dr. E.: Die Frage der Minen im Seekrieg. Marburg a. L. 1910. A. Ebel. 3,40 *M.*

Stabenow: Salzwassergeschichten. — Itzehoe 1910. G. J. Pfingsten. 2,50 *M.*

* Stavenhagen, W.: Über Militärgeographie. Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. 1,00 *M.*

* Wilkinson, Sp.: War and policy. — London 1910. Constable & Co. 7 s 6 d.

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Über die Regelung der Gasturbinen.	Die Turbine, 6. Jahrg., Nr. 21, 22.
Marine propulsion with turbo-transformers.	S. A., 6. 8. 10.
H. M. S. »Orion«.	N. M. R., 17. 8., 24. 8. 10; E., 26. 8. 10; S. W., 24. 8. 10.
Propelling machinery of modern warships.	N., Juli 1910.
H. M. S. »Newcastle«.	Eg., 19. 8. 10.
The two-cycle engine.	E., 19. 8. 10.
Machinery construction and technical education.	Ebenda.
Steam turbines.	S. A. Suppl., 13. 3., 20. 8. 10.
Die neuen Bauvorschriften des Germanischen Lloyd.	S., Jahrg. 11, Nr. 22, 23.
Die neuen Dampfer der H. D. A. G., Hamburg.	Ebenda. Nr. 22.
Maschinenanlagen der White Star-Dampfer „Olympic" und „Titanic".	Ebenda. Nr. 22.
Linienschiffskreuzer.	U., Jahrg. 12., Nr. 12.
Battleship design. H. M. S. »Neptune«.	Eg., 26. 8. 10; E., 26. 8. 10.
Important backing trials of our scout cruisers.	S. A., 20. 8. 10; M. E., August 1910.
Italian armored cruiser »S. Giorgio«.	M. E., August 1910.
Design for a naval collier.	Ebenda.
Les moteurs à combustion interne et la marine de guerre.	Y., 3. 9. 10.
Le moteur à pétrole dans la marine.	M. d. F., 1910, Nr. 36.
New warship design.	A. N. G., 10. 9. 10.
Warship development.	N. M. R., 31. 8. 10.
Competition for foreign warship contracts.	E., 2. 9. 10.
Propeller corrosion.	Ebenda.
The Nicolson boiler.	E., 9. 9. 10.
Einige der wichtigsten Schiffahrtsgesellschaften auf Aktien in England.	S., Jahrg. 11, Nr. 23.
Verwendung von Verbrennungsmaschinen auf Fischerei- und Handelsfahrzeugen.	Ebenda.
Value of types of ships.	N. M. R., 14. 9. 10.

Digitized by Google

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Naval ordnance. The American 14-inch gun.	N. M. R., 17. 8. 10.
Cruisers and gun power. The »Lion's« armament.	Ebenda.
Der Einfluß der Brisanzgeschosse auf die Schiffskonstruktionen.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 6.
Zersetzung von Pulvern und Sprengstoffen.	Ebenda.
Cartouches à balle pointue en Espagne.	Revue d'artillerie, August 1910.
Die Bestückung der englischen „Dreadnought"-Schiffe.	A. M., August 1910.
Belgische Schießversuche gegen Panzerplatten und eine Panzerkuppel.	M. A. G., 1910, Nr. 8/9.
Tirs d'honneur.	M. d. F., 1910, Nr. 34.
Battleship armament.	A. N. G., 27. 8. 10.
The strength of guns and cylinders.	Eg., 2. 9. 10.
Balloon guns and projectiles.	E., 16. 9. 10.
Über die Haltbarkeit der B-Pulver.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 18.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

La menace des sous-marins.	M. F., August 1910.
Årsberättelse i electroteknik, minväsende och sprängämnen 1909. Torpedväsende.	T. i. S., 1910, Nr. 4.
The submarine »Salmon«.	N., Juli 1910.
Brazilian torpedo-boat destroyers.	Eg., 19. 8. 10.
Submarines as seagoing vessels.	S. A., 13. 8. 10.
French submarines and submersibles.	E., 26. 8. 10.
Modern torpedo-boat destroyers.	M. E., August 1910.
Les exercices de sous-marins.	M. d. F., 1910, Nr. 35.
Mine-laying and torpedo-regulation vessel for Portugal.	Eg., 9. 9. 10.

Küstenverteidigung, Landungen.

Battle tactics for coast artillery.	I. U. S. A., Juli/August 1910.
Der Küstenkrieg.	U., Jahrg. 12, Nr. 12.

Marine- und militärische Fragen.

Les grandes manoeuvres et les flottilles de torpilleurs.	M. F., August 1910.
Les grandes manoeuvres navales.	Ebenda.
Manoeuvres et réformes navales.	Ebenda.
Dirigibles para la marina de guerra.	Re. G. M., August 1910.
Air craft in war.	N. M. R., 17. 8. 10.
L'aviation dans la marine.	M. d. F., 1910, Nr. 33, 34.
Aeroplane bombs and warships.	A. N. J., 13. 8. 10.
The ram in naval warfare.	N. M. R., 24. 8. 10.
Über Militärgeographie. Von W. Stavenhagen.	M. W., 1910, Nr. 103/104.
Les grandes manoeuvres anglaises.	A. Ma., 15. 8. 10.
L'aéroplanomanie.	La Vie Maritime, 25. 8. 10.
Les capitaines de corvette.	Ebenda.

Digitized by Google

Le manovre navali del 1910.	Rivista Nautica, Aug./Septemb. 1910.
Aérodromes marins.	M. d. F., 1910, Nr. 35.
Reshuffling the cruisers.	A. N. G., 3. 9. 10.
La marine et l'aviation.	Y., 17. 9. 10.
Destroyers et flottilles. Leur rôle militaire.	Y., 10. 9. 10.
Die chinesische Kriegsflotte.	O. L., 1910, Nr. 32.
Canada's navy.	E., 2. 9. 10.
The new Australian navy.	Eg., 16. 9. 10.
Airships for war.	A. N. G., 17. 9. 10.
Marine og luftsejlads.	T. f. S., 1910, Nr. 8/9.
Aviation and naval warfare.	N. M. R., 14. 9. 10.
Luftschiff und Flugmaschine im Kriege und ihre Bekämpfung.	Grenzboten Nr. 36 vom 7. 9. 10, Seite 473.

Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.

Politique navale et programme naval.	M. F., August 1910.
The navy and invasion.	N. M. R., 17. 8., 24. 8. 10.
Le projet de budget de la marine 1911.	Y., 27. 8. 10.
Encore le programme naval.	La Vie Maritime, 25. 8. 10.
Naval policy and national service.	A. N. G., 10. 9. 10.
L'exécution d'un programme naval.	L. M., September 1910.

Bildungswesen.

L'école des gabiers.	Y., 17. 9. 10.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

The Erie Canal.	Le Génie Civil. Tome 57, No. 16; Eg., 19. 8., 2. 9. 10.
Les canaux maritimes.	L. M., August/September 1910.
The Vulcan Company's new yard at Hamburg.	Eg., 26. 8., 9. 9. 10.
German shipyards. Fr. Krupp.	E., 26. 8., 16. 9. 10.
Panama-Kanal.	N. M. R., 14. 9. 10; Lloyd-Nachrichten, Nr. 118; Das Schiff, 2. 9. 10.
L'arsénal de Bizerte.	La Vie Maritime, 25. 8. 10.
Le port de Dunkerque.	Ebenda.
The harbor of Constantza.	S. A. Suppl., 20. 8. 10.
Hafenbauten in Korea.	O. L., 1910, Nr. 30.

Sanitätswesen.

Die geographische Verbreitung der Schlafkrankheit.	Petermanns Mitteilungen, 1910, II. Halbband, Seite 57.
Zusammenhang von Fallsucht mit Dienstbeschädigungen.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 16.
The naval, military and Indian medical service.	Lancet, 27. 8. 10.
Über die Agglutinationen mit Blutserum von Ruhrkranken 1909 in Tsingtau.	S. T. H., 1910, Nr. 18.

Verwaltungsangelegenheiten.

La solde des officiers.	M. d. F., 1910, Nr. 33.

Digitized by Google

Rechtsfragen.

Le law of the air.	Zeitschrift für Völkerrecht, 4. Band, S. 472.
Die Lehre von der einheitlichen Reise im Rechte der Blockade und Kriegskonterbande.	Ebenda. Beiheft zum 4. Band.

Kolonialfragen.

Kommunalproblem in Südwestafrika.	Die Hilfe, 1910, Nr. 33.
Islam und Kolonialpolitik.	D. K. Z., 1910, Nr. 34.
Übersiedlung in das überseeische Deutschland.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 27, 28.
Die technische Entwicklung Kiautschous während seiner Zugehörigkeit zum Deutschen Reiche.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1910, Nr. 8.
Die finanzielle Entwicklung der deutschen Kolonien.	Ebenda.
Kleinsiedlung in Australien und der Südsee.	Ebenda.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Ein neuer Patentreffer.	Wassersport, 1910, Nr. 33.
Große seegehende Motor-Yachten.	Zeitschr. d. mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, 1910, Nr. 15.
Amerikanischer 17 m-Seemotor-Kreuzer.	D. Y., 1910, Nr. 24.
Die neue Hafenanlage der Abteilung Bremen des Weser-Yacht-Klubs.	Ebenda.
8 m-Rennyacht „Nord-West".	Ebenda. Nr. 25.
La semaine de Cowes.	Y., 27. 8. 10.
„Nebo", 9 m-Rennyacht mit 10 PS Körting-Motor.	D. Y., 1910, Nr. 26.
Konstruktion, Bau und Ausrüstung von Motorbooten.	Ebenda.
Technisches vom Lanzpreis-Rennen 1910.	Das Motorboot, 1910, Nr. 17, 18.

Geschichtliches.

Forgotten sea fights of the revolution.	N., Juli 1910.
Le tri-centenaire de la naissance de Duquesne.	L. M., August 1910.
Iver Hvitfeldt og hans maend.	T. f. S., 1910, Nr. 8/9.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Porhydrometer-Apparat zur Feststellung der Kohlenladungen an Bord von Schiffen.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 118.
Drahtlose Telegraphie und Motorluftschiffahrt.	M. W., 1910, Nr. 118.
Die internationale Verbreitung der Funkentelegraphie.	H., 1910, Nr. 35, 36.
La télégraphie sous-marine.	Y., 10. 9. 10.

Nautische Fragen.

Determinación de la declinación.	Re. G. M., Juli 1910.
Die Küstenbefeuerung der Neuzeit in bezug auf das Bauwesen.	Prometheus, Nr. 1086, 1087.
Betrachtungen über Ebbe- und Flut-Theorien.	Ztschr. f. Architektur u. Ingenieurwesen, 1910, Nr. 5.
Das Für und Wider der Monddistanzen.	H., 1910, Nr. 34.

Digitized by Google

Kompaßbeeinflussungen.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 118.
Bericht über die Wettbewerb-Prüfung von Marine-Chronometern.	A. H., 1910, Nr. 9.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Årsberättelse i navigation och sjöfart.	T. i. S., 1910, Nr. 4.
Englands Übergewicht an Dampfer-Tonnengehalt.	H., 1910, Nr. 33.
Levantinische Schiffahrtsfragen.	Ebenda. Nr. 34.
Entwicklung der Handelsflotte.	Lloyd-Nachrichten Nr. 118.
Commerce maritime et marine marchande de la Hollande et de la Belgique.	L. M., September 1910.

Handels- und Verkehrswesen.

Chinas Handel 1909.	O. L., 1910, Nr. 29.
Der Seeverkehr in den deutschen Hafenplätzen 1908.	Statistik d. Deutschen Reichs, Bd. 225.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Naval disaster off Korea. Stranded cruiser »Bedford«.	N. M. R., 24. 8. 10.
Die Fischerei-Industrie Brasiliens.	M. S. V., 1910, Nr. 8.
Seefisch-Kochkurse des Deutschen Seefischereivereins.	Ebenda.
Canot de sauvetage »Farmer«.	Y., 17. 9. 10.
Moderne Schiffsbergung.	D. F., 1910, Nr. 9.

Verschiedenes.

British coal in Germany.	Eg., 19. 8. 10.
Abrüstung und ewiger Friede.	D. F. 1910, Nr. 9.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.

Digitized by Google

M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Nachruf!

Am 10. September verstarb nach schwerer Krankheit der

Kaiserliche Kapitänleutnant

Kurt Gaehde

im 32. Lebensjahre.

Das Seeoffizierkorps verliert in dem Dahingeschiedenen einen pflichttreuen, liebenswürdigen Kameraden, dessen hervorragende Charaktereigenschaften ihm ein dauerndes Andenken in der Marine sichern.

Wilhelmshaven, den 10. September 1910.

Im Namen des Seeoffizierkorps der Marinestation der Nordsee

Gr. v. Baudissin
Admiral, Chef der Marinestation der Nordsee.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Gesunde Nerven und Seekrieg.

II.

Nachdem im Septemberheft dieser Zeitschrift der Einfluß gesunder und kranker Nerven auf den Marinedienst und den Seekrieg von marineärztlicher Seite geschildert worden ist, sollen hier die vom rein militärischen Standpunkt erforderlichen Ergänzungen zu diesem Thema behandelt werden. Bei dieser Besprechung werden drei Fragen in den Vordergrund treten:

1. Lassen sich die Einwirkungen gesunder und kranker Nerven auf den kriegerischen Erfolg an seekriegsgeschichtlichen Beispielen derart nachweisen, daß daraus die Notwendigkeit abzuleiten ist, bei den Friedensvorbereitungen für den Krieg diesem Punkt besondere, erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden?
2. Wie verhalten sich die Beanspruchungen an das Nervensystem in einem Zukunftskriege zu den bisherigen Anforderungen, die Krieg und Seeschlacht in dieser Hinsicht gestellt haben?
3. Durch welche militärischen Maßnahmen läßt sich den vom ärztlichen Standpunkt geforderten Punkten, die auf Erhaltung der Nervenkraft unseres Marinepersonals hinzielen, Rechnung tragen?

Wenn von ärztlicher Seite die allmähliche Zunahme der Nervenerkrankungen in der Marine als nur scheinbar bezeichnet und diese Erscheinung durch die Ausbildung der diagnostischen Kunst erklärt wird, so bezieht sich diese Angabe naturgemäß nur auf eine verhältnismäßig beschränkte Vergangenheit.

Zieht man größere Zeiträume zum Vergleich heran, so wird man nicht umhin können, eine tatsächliche Zunahme der neurasthenischen Erscheinungen in moderner Zeit zuzugeben. Schon die Nomenklatur, die sich auf diese Krankheitssymptome bezieht, und die Angaben über Fälle, in denen derartige Krankheiten in auffallender Weise in die Erscheinung traten, mindern sich bei retrospektiver Betrachtung kriegerischer Vorgänge in früheren Jahrhunderten. Während die Berichterstattung über die jüngsten Kriegsereignisse, insbesondere die Schlachten und sonstigen kriegerischen Ereignisse des spanisch-amerikanischen und russisch-japanischen Krieges, sehr stark von solchen Schilderungen

Digitized by Google

durchsetzt ist, die den Einfluß der Ereignisse auf die Nervenkraft und den der Nervosität auf die militärischen Erfolge zum Ausdruck bringen, finden sich ähnliche Erzählungen sehr selten in den Beschreibungen der Schlachten vergangener Jahrhunderte, obwohl gerade in diesen alten Darstellungen die objektive Berichterstattung zurücktritt gegen naive subjektive Erzählungsweise der persönlichen Eindrücke: das Knallen der Schüsse, der Pulverdampf, die Windstille, die von dem vielen Schießen entsteht, das heiße Kämpfen im allgemeinen und ähnliches sind ständige Requisiten der alten Seeschlachtbeschreibungen; aber daß diese Eindrücke irgendwo bei einzelnen Personen besonders auffallende Wirkungen auf den geistigen Zustand ausgeübt hätten, wird nicht berichtet. Allerdings kommen panikartige Erscheinungen auch in diesen alten Berichten häufig vor; aber gerade in der gleichen Wirkung auf die Allgemeinheit oder jedenfalls ganze Schiffsbesatzungen liegt die Vermutung begründet, daß es sich bei solchen Ereignissen eben nicht um nervöse Zustände einzelner handelte, sondern daß die taktische Situation so unerträglich war, daß auch die geistig gesunden Besatzungsteile davon genug hatten, ein Zustand, der in diesen alten Zeiten vielleicht allgemein früher eintrat, als heutzutage, weil die militärische Disziplin, das Ehrgefühl, der Korpsgeist und ähnliche der Panik entgegenwirkende moderne Ausbildungseffekte damals oft ganz fehlten, jedenfalls meist nur schwach entwickelt waren. Diese allgemeine Charakteristik der früheren seekriegsgeschichtlichen Ereignisse kann sowohl auf die uns bekannten Darstellungen der Seekriegsgeschichte des Altertums als auch des Mittelalters und sogar der neueren Zeit Anwendung finden; erst die neueste Zeit kann zu diesem Gesamtbild in einen gewissen Gegensatz gestellt werden. Die Ursache dieser mehr phlegmatischen, jedenfalls meist kaltblütigen Auffassung des Kriegszustandes und seiner Eindrücke ist wohl unschwer in dem geringen Unterschied des Kriegs- und Friedensmiliens der früheren Zeiten zu finden. Die unentwickelte Kultur, namentlich der unteren Volksklassen, hatte keine Verweichlichungen des Körpers oder Verwöhnung des geistigen Lebens in dem Maße gezeitigt, daß zu diesen Friedensgewohnheiten die Anforderungen des Kriegszustandes in schroffen Gegensatz traten; auch die Sicherheitsverhältnisse, die Gefahr für Leib und Leben in Krieg und Frieden bildeten dabei für den Einzelnen noch keinen allzu auffälligen Gegensatz; um nur die Zustände zur See vor drei bis vier Jahrhunderten nach dieser Richtung hin zu charakterisieren, darf auf die geringe Sicherheit des Seehandels gegenüber Piraten und Barbaresken, bei Strandungen von Handelsschiffen, in außereuropäischen Häfen und auf die traditionelle Exemption der außereuropäischen Gewässer überhaupt von den Staatsverträgen und -beziehungen der europäischen Seemächte hingewiesen werden; während die Regierungen in Europa im Friedenszustande lebten, fanden in fernen Meeren zwischen Angehörigen dieser Staaten Kämpfe statt, die als casus belli nur aufgefaßt oder überhaupt beachtet wurden, wenn dies der Regierung einer der beteiligten Seemächte zufällig so paßte. Die Handelsschiffe waren damals aus diesen Gründen armiert und der Dienst auf solchem Kauffahrteischiff wird sich, was kriegerische Unternehmung anbetrifft, häufig nicht viel vom Kriegschiffsdienst unterschieden haben; schon daß Matrosen von Handelsschiffen oft ohne weiteres auf aktive Kriegschiffe übergeführt und zum Dienst gepreßt wurden — noch 1812 kam dies bekanntlich vor —, ist ein Beweis für diesen geringen Unterschied der Lebens- und Dienstverhältnisse der Kauffahrtei- und Kriegschiffsbesatzungen in der hier behandelten Hinsicht.

Digitized by Google

Diese Selbstverständlichkeit, mit der in früheren Zeiten — und diese Zeiten reichen bis in die Napoleonischen Kriege hinauf — kleinere kriegerische Vorfälle hingenommen wurden, drückte sich ganz natürlicherweise dann auch in der Berichterstattung über solche Ereignisse in der Weise aus, daß eingehende Schilderungen, namentlich psychologischer Art, und Einzelheiten kriegerischer Vorfälle als zu gewöhnlicher Vorkommnisse häufig unterblieben. Ist dies auch im Interesse unserer genauen Kenntnis der Schlachten und ihrer Einzelheiten bedauernswert, so liegt doch in dieser en bloc-Erledigung der Berichterstattung über Kriegshandlungen, die nach unseren heutigen Auffassungen eine viel eingehendere kriegswissenschaftliche Behandlung verdienen würden, ein Beweis dafür, daß die Schwelle für Nerveneindrücke früher allgemein höher lag, als jetzt, daß also unter normalen Umständen die Nervenstärke des früheren Kriegschiffspersonals den damaligen Schlacht- und Kriegseinwirkungen gegenüber der Regel nach genügte.

Durch die Güte des bekannten Seekriegshistorikers Sir J. Knox Laughton bin ich in den Besitz des Wortlauts jenes oft — aber falsch — zitierten Berichtes gelangt, den der Unterbefehlshaber des englischen Admirals Byng nach der Schlacht bei Passaro im August 1718 über seine Vernichtung der spanischen Schiffe einsandte und dessen Wiedergabe — der Brief ist meines Wissens im vollständigen Wortlaut noch nicht publiziert — ich mir hier nicht versagen möchte, weil seine lakonische Behandlung der Schlachtvorgänge das vorhin Erwähnte besonders treffend illustriert:

(H. M. S.) Canterbury, off Saragosa (Syracuse),
15th August 1718.

Sir. This morning we got off of Syracusa, and the vice-roy sent a boat off with an officer, but no news, only the whole country is in rebellion, and that they are blocked up so that they cannot get any refreshment out of the country. Four days since there came a boat from Reggio with a packet for you; but not knowing where to send it, but expected you might be at Syracusa, thought it the best way to keep it till we came there, and not finding you here, thought it most proper to send a ship to look for the fleet, by whom I have sent the packet.

We have taken and destroyed all the Spanish ships and vessels that were upon the coast, the number as in the margin: and as for them we have with us, hope shall get into Syracusa this day. I am

Sir

your most obedient humble servant

Geo Walton.

Ships taken

No.	Guns
1	60 R. Ad.
1	54
1	40
1	24
1	loaded with arms
1	bomb

Ships burnt

1	54
2	40
1	30
1	Fireship
1	bomb
1	Saylin.

Ganz augenscheinlich machte dem Admiral Walton die richtige Besorgung des „packet“ an seinen Vorgesetzten weit mehr Sorge, als das Gefecht, in dem er dreizehn spanische Schiffe mit mehr als 250 Kanonen nahm oder zerstörte.

Digitized by Google

Infolge der hervorgehobenen knappen Berichterstattung über Seeschlachten aus der Zeit der Ruderschiffahrt oder der Seglerzeit ist nun allerdings auch der positive Nachweis der Einwirkungen des Nervenzustandes der Schiffsbesatzungen auf den kriegerischen Enderfolg erschwert; indes bietet da die Tatsache, daß bei nicht vollkommen gesunder und starker Nervenbesaitung außergewöhnliche Anforderungen an die Nervenkraft den Zusammenbruch herbeiführen und dann dieser Zusammenbruch sich auch nach außen im Nachlassen der Widerstandskraft bemerkbar machen muß, einen Anhalt, auch in diesen weit abliegenden Seeschlachten die Nervenkraft des beteiligten Personals einzuschätzen. Auch der Schluß scheint berechtigt, daß, wo derartige außerordentliche Anforderungen auftraten und bewältigt wurden, dies nur infolge eines hohen Grades gesunder Nervenkraft möglich war, und solcher Episoden bietet uns die Seekriegsgeschichte eine ganze Reihe. Einige wenige sollen hier, um den Grad dieser Nervenbeanspruchung in diesen früheren Perioden zu illustrieren, kurz hervorgehoben werden; es sind natürlich nicht alle kühnen Einzeltaten gerade für den hier zu erbringenden Beweis verwendbar, denn infolge der ständigen Gewöhnung an Leib- und Lebensgefahr und Kriegsleben lag, wie schon erwähnt, damals wohl für das Kriegschiffspersonal allgemein die Grenze höher, die gewöhnliche von außerordentlichen Kriegstaten schied. Aber wie heutzutage besonders die Kriegsmittel, die mit größeren Quantitäten Explosivstoffen arbeiten und die Existenz des Schiffs mit einem Schlage vernichten können, stärker auf die Nerven wirken, als das langsam arbeitende Artilleriefeuer, so war zur Zeit der Segelschiffskämpfe der Brander ein ähnliches „auf die Nerven fallendes" Kriegsinstrument, das seine Wirkung hauptsächlich dieser Nervenbeanspruchung verdankt. Ein Beispiel hierfür ist der Branderangriff, der die Schlacht bei Grävelingen 1588 am Schluß der „Armadawoche" einleitete. Die spanische Armada hatte materiell in der ganzen Woche während der Passage durch den Kanal wenig gelitten, aber die geschickte Ferntaktik der Engländer, der die schwerfällig manövrierenden spanischen Schiffe keine Parade entgegensetzen konnten, hatte den moralischen Zustand auf der Armada ungünstig beeinflußt und dadurch die Katastrophe wirkungsvoll vorbereitet. Als nun der englische Admiral Howard in der Nacht vor dem beabsichtigten taktischen Entscheidungsschlag seine Brander gegen die vor Anker liegende Armada treiben ließ, da erregten diese Kriegsmittel, obwohl sie kein einziges der Armadaschiffe wirklich faßten und verbrannten, doch eine so große Verwirrung, daß die Ankertaue gekappt wurden und die ganze Flotte in größte Unordnung geriet, die Howard sodann in der Morgendämmerung durch den Angriff mit seiner konzentrierten Flotte ausnutzte. Die Furcht vor den Brandern war hier noch vergrößert durch die Erinnerung an „Höllenmaschinen", die 3 Jahre früher bei der Belagerung von Antwerpen mehr als 1000 Mann von Parmas Heer getötet hatten; ähnliche Maschinen glaubte man auch auf den Brandern verborgen und fürchtete daher schon ihre Nähe. Wie aber demselben Kriegsmittel sein Schrecken genommen und seine Wirkung pariert werden kann, wenn kaltblütig die richtigen Gegenmaßnahmen getroffen werden, beweist eine Episode aus der Viertageschlacht 1666, die ich des Gegensatzes wegen hier anschließen möchte. Am ersten Tage dieser Schlacht wurde das Flaggschiff des englischen Rearadmirals Sir John Harman, der „Henry", entmastet und bald darauf von einem holländischen Brander an Steuerbord gefaßt; der Erste Offizier hatte jedoch, indem er mit großer Bravour mitten in den Flammen die Enterhaken los-

Digitized by Google

warf, sein Schiff retten können. Aber kurz darauf hatte ein zweiter Brander an Backbord besseren Erfolg; die Segel des „Henry" fingen Feuer und eine Panik brach aus, so daß 50 Mann der Besatzung über Bord sprangen. Da trat der Admiral mit gezogenem Säbel unter die Besatzung und zwang die Mannschaft, an die Löscharbeiten zu gehen; das Feuer wurde tatsächlich gelöscht, und die Leute beruhigten sich. Der Admiral selbst wurde nun aber von herabfallenden Takelageteilen verletzt und brach ein Bein. Mitten in dieser Anhäufung von widrigen Umständen trieb ein dritter Brander gegen das bewegungslose Schiff, es gelang indes, ihn vor dem Herankommen mit Kettenkugeln in Grund zu schießen. Der holländische Admiral Evertsen bot nun dem tapferen Feinde Pardon an, aber Sir John Harman ließ ihm mit den Worten: „No, no, it is not come to that yet" eine Breitseite geben, durch die unter anderen der Kommandant des holländischen Flaggschiffs getötet wurde. Da nun die Holländer das Schiff vorderhand nicht weiter belästigten, gelang es, den „Henry" aus dem Gefecht und nach Harwich zu bringen. Nach schneller notdürftiger Ausbesserung der Havarien und trotz seines gebrochenen Beines ging Harman am Abend des zweiten Tages wieder in See, mit der Absicht, sich an den ferneren Kämpfen zu beteiligen.

Mahan führt diese Episode als Beispiel für die Hartnäckigkeit des Kampfes in dieser denkwürdigen Seeschlacht an; es läßt sich aber daran auch der Einfluß eines altblütigen, durch keine Widrigkeiten entmutigten, nervenstarken Vorgesetzten auf den taktischen Enderfolg kennzeichnen! Die Schrecken des Branders waren nur für den vorhanden, der durch den Anblick der Flammen und das Bewußtsein der sich nähernden Gefahr in der ruhigen Überlegung gestört und unfähig gemacht wurde, richtige Gegenmaßregeln zu ergreifen. An weiteren Beispielen, an denen sich diese psychologische Wirkung des Branders erkennen läßt, ist die Seekriegsgeschichte überaus reich.

In späterer Zeit, Mitte des 19. Jahrhunderts, wurde die Bedrohung mit dem Rammstoß ein ähnlicher „test" für die Nervenstärke. Die Seeschlacht bei Lissa zeigt die verschiedene Wirkung dieses Kampfmittels an mehreren Einzelepisoden. Das italienische Admiralschiff „Affondatore", das eine besonders lange Ramme besaß und somit für das Ramm-Manöver hervorragend geeignet war, kam im Laufe der Schlacht zweimal in die Lage, das österreichische Flaggschiff der Holzschiffsdivision, „Kaiser", rammen zu können, aber beide Male drehte der italienische Admiral, Persano, vor dem Stoß ab, während anderseits der mit großem Vorgeschirr versehene und für den Rammstoß durchaus nicht gebaute „Kaiser" in ähnlicher Lage keinen Augenblick zögerte, den italienischen Panzer „Rè di Portogallo" zu rammen, obwohl er dabei Vorgeschirr und Fockmast verlor und in Brand geriet. Es ist augenscheinlich, daß dieses zweimalige Durchhalten zum Rammen bei dem Führer des Holzschiffs „Kaiser" und das zweimalige Aufgeben einer günstigen Rammgelegenheit durch Persano als Ausfluß der verschiedenen Nervenstärke dieser Führer anzusehen ist, eine Erklärung, die ja durch das anderweitige Verhalten der beiden Offiziere in dieser Schlacht durchaus bekräftigt wird.

Episoden, wie die geschilderten, bei denen also die Nervenstärke eines Führers sich unmittelbar in einen taktischen Vorteil umsetzt, lassen ohne weiteres die Beeinflussung des taktischen und kriegerischen Erfolgs durch diese Eigenschaft erkennen; weniger unmittelbar und daher nicht so augenscheinlich, aber an Bedeutung keineswegs geringer

Digitized by Google

sind Wirkungen ähnlicher Charakterstärke und Festigkeit in einzelnen Fällen auf Gebieten, die, wie das disziplinare, nur indirekt den Kriegserfolg beeinflussen. Ein schlagendes Beispiel für die Folgen eines starken, an die Nervenkraft die höchsten Ansprüche stellenden Eingriffs auf diesem Gebiet ist eine Episode aus dem Leben des Earl of St. Vincent, die in die Periode der Meutereien der englischen Kriegschiffe Ende des 18. Jahrhunderts fällt und die ich als besonders bezeichnend, da sie in deutscher Übersetzung in den seekriegsgeschichtlichen Werken noch nicht vorliegt, hier anfügen möchte. Diese Meutereien hatten sich 1797, bei ihrem Beginn, beispielsweise in sehr unbequemer Weise bei der Blockade der holländischen Küste durch den englischen Admiral Dunkan bemerkbar gemacht. Es gab Zeiten, in denen Dunkan nur über zwei Schiffe verfügte, mit denen er aber unverdrossen auf- und abkreuzte und sich den Anschein gab, als ob dies nur das „inshore detachment" einer größeren, weiter abliegenden Flotte sei. Diese Meutereien, durch die der erwähnte Schiffsmangel entstand, waren, wie Admiral Codrington, sonst ein großer Bewunderer Lord Howes, des damaligen Chefs der englischen Kanalflotte, zum Ausdruck bringt, auf die geringe Energie zurückzuführen, mit der dieser Flottenführer ihren Anfängen entgegentrat. „Lord Howe", sagt Codrington, „wurde die Meutereien dadurch los, daß er den Leuten alles gewährte, was sie forderten; aber die Disziplin wurde erst wieder hergestellt, nachdem die Schiffe mit schlechtester Führung allmählich unter den Befehl von Lord St. Vincent getreten waren." Wie dieser letztere Flottenchef die Meuterei in seiner Flotte unterdrückte, schildert sein Biograph, Tucker, sehr anschaulich an einem Fall, der sich im Mai 1798 im Mittelmeer zutrug. Als ein Schiff, die „Marlborough", von der Kanalflotte nach dem Mittelmeer geschickt wurde, kam auf der Ausreise ein grober Fall von Meuterei vor, der dem Flottenchef, Earl of St. Vincent, beim Eintreffen des Schiffs gemeldet wurde. St. Vincent ließ das Schiff, das übrigens bereits einen schlechten Ruf mitbrachte, in der Mitte seiner Flotte ankern und berief sofort ein Kriegsgericht, das einen der Hauptmeuterer zum Tode verurteilte. Das Urteil sollte an dem darauffolgenden Morgen an Bord der „Marlborough" vollstreckt werden, mit der Verschärfung, daß das Aufheißen des durch den Strang zum Tode zu befördernden Delinquenten nicht — wie dies sonst üblich war — durch Mannschaften aller Schiffe, sondern allein durch die Besatzung der „Marlborough" zu erfolgen hätte. Der Kommandant der „Marlborough", Captain Ellison, ging an Bord des Flaggschiffs, um den Admiral zu bitten, diese Verschärfung zurückzunehmen und die Exekution auf einem anderen Schiffe ausführen zu lassen, weil er überzeugt sei, die Besatzung würde nie zugeben, daß der Mann an Bord des eigenen Schiffes gehängt würde. Tuckers Bericht fährt nun fort: Der Admiral empfing den Kommandanten auf dem Achterdeck der „Ville de Paris" (seines Flaggschiffs) angesichts des Offizierkorps und der Besatzung, die in atemlosem Schweigen den Vorgängen lauschten. Während der Kommandant seinen Antrag vorbrachte, hielt St. Vincent seinen Hut über dem Haupt gelüftet, wie es seine Gewohnheit war, wenn er dienstlich, sei es auch nur von einem Matrosen, angeredet wurde. Nach einer kurzen Pause erwiderte er: „Wollen Sie damit sagen, Captain Ellison, daß Sie S. M. S. »Marlborough« nicht kommandieren können? Diesenfalls will ich sofort einen Offizier an Bord schicken, der dies kann." Der Kommandant bat, es möchten

Digitized by Google

dann wenigstens die Bootsbesatzungen von den anderen Schiffen, wie in solchem Falle üblich, an der Exekution beteiligt werden, weil er nicht glaube, die „Marlborough"-Leute würden den Mann aufheißen. Lord St. Vincent erwiderte ernst: „Captain Ellison, Sie sind ein alter Offizier von langer Dienstzeit, der viel im Dienst erlitten und einen Arm in der Schlacht verloren hat. Ich würde es sehr bedauern, wenn Ihnen, bei Ihren vorgerückten Jahren, irgendein dienstlicher Vorteil entzogen werden müßte. Der Mann wird gehängt, um 8 Uhr morgen früh, und von seinen Schiffskameraden; nicht eine Hand von einem anderen Schiff der Flotte soll den Strick anrühren. Gehen Sie jetzt an Bord zurück; sollten Sie sich als unfähig erweisen, Ihr Schiff zu befehligen, so wird es einen anderen Offizier geben, der dies kann." — Ohne ein weiteres Wort verließ Captain Ellison das Flaggschiff. Nach seiner Rückkehr an Bord erhielt er den Befehl, die Kanonen einzurennen und zu zurren sowie am nächsten Morgen bei Tagesanbruch die Pforten zu schließen. Durch Flottenbefehl wurde sodann angeordnet, daß die Barkassen der Flotte für den nächsten Morgen um 7 Uhr am Heck des „Prince" liegen sollten, mit Karronaden armiert und zwölf Gefechtsladungen dafür in Bereitschaft; jedes Boot unter Führung eines Leutnants, dem ein erfahrener und zuverlässiger Oberfeuerwerksmaat und vier Geschützführer mitzugeben seien, abgesehen von der Bootsbesatzung. Die Boote sollten dem Befehl des Kommandanten der „Blenheim", Captain Campbell, unterstehen, dem Lord St. Vincent bei Aushändigung der schriftlichen Befehle für sein Verhalten noch sagte: „er hätte der Exekution beizuwohnen, und falls irgend welche Anzeichen von Meuterei auf der »Marlborough« bemerkbar würden, Versuche, die Geschützpforten zu öffnen oder Widerstand gegen das Hängen des Delinquenten, so sollte er dicht an das Schiff heranrudern, auf dasselbe feuern, und zwar so lange, bis jede Spur von Meuterei oder Widerstand aufhöre, wenn absolut nötig, sollte er sogar das Schiff angesichts der Flotte versenken". Dem Befehl gemäß fuhren die armierten Barkassen am nächsten Morgen vom „Prince" zur „Blenheim" und von da, nachdem Captain Campbell das Kommando übernommen hatte, nach der „Marlborough". Nach kurzer Pause mit „Auf Riemen" längseits der „Marlborough" legte Campbell seine Boote auf weniger als Pistolenschußweite zu beiden Seiten des Bugs, ließ dort die Mundpfropfen aus den Karronaden nehmen und laden. — Um 7 Uhr 30 Minuten wurde überall „Alle Mann" gepfiffen, und alle Augen wandten sich einem stark armierten Boot zu, das zu dieser Zeit vom Flaggschiff absetzte; jeder wußte, daß darauf der „Provost-Marschal" seinen Gefangenen zur Exekution auf die „Marlborough" brachte. Die Krisis war gekommen; bald sollte sich zeigen, ob die „Marlborough"-Mannschaft ihren Kameraden hängen würde. — Da das Schiff in der Mitte der Flotte lag, war das Boot bald längseits; der Mann wurde rasch auf den Kranbalken gestellt und ihm die Schlinge um den Hals gelegt. Einige Minuten atemloser Stille folgten, bis die Schiffsglocken 8 Glas schlugen. Sofort feuerte das Flaggschiff einen Schuß, und der Mann wurde hochgeheißt; aber gleich darauf, im Angesicht der ganzen Flotte, wurde er wieder heruntergefiert; die Aufregung in der Flotte stieg aufs höchste. In diesem furchtbaren Augenblicke, als aller Augen auf allen Schiffen starr auf diese Exekution gerichtet waren, die die Entscheidung zwischen Meuterei und Disziplin bedeutete, gleichsam, als sollte die ganze Flotte das Zögern und den Widerwillen der „Marlborough"-Leute, einen der

Digitized by Google

ihrigen zu hängen, und die Wirksamkeit des Mittels zum Erzwingen des Gehorsams sehen, da ließen infolge eines Zufalls an Bord des Schiffes die Leute an der Raa-Jolle das Ende unbeabsichtigterweise los, und alles schien verloren; aber dann heißten sie den Mann plötzlich wieder und liefen ihn auf. Hiermit war dem Gesetz genügt, und Lord St. Vincent sagte in diesem Augenblick, vielleicht einem der größten seines Lebens, zu seinem Kommandanten gewandt: „Die Disziplin ist gewahrt!" („Discipline is preserved, Sir!")

Man wird dem Biographen des großen „Disciplinarian and Strategist", wie Mahan den Earl of St. Vincent nennt, gern zugeben, daß die Nervenanspannung in diesem furchtbaren Augenblick bei dem Mann, dem die Verantwortung für die rigorosen Befehle zufiel, die er erteilt hatte, außerordentlich sein mußte; ein „Zurück" in diesem Moment wäre der Ruin der Autorität, der Disziplin gewesen, ein Durchhalten, also Eröffnung des Feuers gegen die „Marlborough", mußte ihn für immer als Henker seiner eigenen Untergebenen brandmarken. Und doch war diese erbarmungslose Strenge damals notwendig, um das Instrument zu schmieden, mit dem ein Nelson dann in dem Kampf um die Existenz gegen Napoleon seinem Lande den Sieg verschaffte.

In den bisherigen Beispielen hervorragender Nervenstärke waren die Beanspruchungen momentan solche, die zwar eine fast übermenschliche Anspannung der Charaktereigenschaften forderten, doch aber diese Anforderung auf eine kurze Zeitspanne beschränkten. Soweit diese Nervenbeanspruchung in der Seeschlacht erfolgt, stellt sie einen Kulminationspunkt dar, dem aber häufig nicht minder bedeutungsvolle ähnliche Beanspruchungen, die auf längere Perioden ausgedehnt sind, vorangehen. Wir wissen von Nelson, daß er alle seine bedeutenden Siege sich durch Perioden unruhevoller Spannung und nervenaufreibender Ungewißheit erst vorbereiten mußte, daß ihm alle seine großen taktischen Erfolge nur zufielen, weil er in langem, heißem, angestrengtem Ringen um sie warb. Man vergegenwärtige sich die Verantwortung, die Nelson vor Aboukir und bei der Verfolgung „seiner" Toulon-Flotte auf sich nehmen mußte; als er unverrichteter Sache von seiner ersten Fahrt nach Ägypten nach Syracus zurückgekehrt war, wurden in England Stimmen laut, die seine kriegsgerichtliche Aburteilung und Rückberufung forderten, und erst der Sieg von Aboukir 14 Tage darauf machte diesen beschämenden Erörterungen ein Ende. Kurz vor Antritt der ersten Fahrt nach Alexandria schrieb Saumarez, der älteste von Nelsons Kommandanten: „Fortunately, I only act here *en second*, but did the chief responsibility rest with me, I fear, it would be more, than my too irritable nerves would bear". Auch vor Kopenhagen 1801 hatte Nelson eine Reihe von Schwierigkeiten zu überwinden, ehe er zum Hauptschlag kam; die Meinungsverschiedenheiten mit seinem Vorgesetzten — Admiral Parker — bildeten die Hauptfriktionen dieser Vorbereitungsperiode. Es war der eiserne Wille Nelsons, der ihn siegreich durch alle diese Hemmnisse hindurch zu seinem Ziel führte; körperlich war er durchaus nicht für solche nervenerregenden Erlebnisse geeignet; seine schwächliche Konstitution zwang ihn mehr als einmal, auszuspannen, und deprimierte seine Gemütsstimmung; aber immer gab er diesen Gesundheitsstörungen erst nach, wenn die Hauptarbeit getan war und die Ereignisse zu einem Ruhepunkt gekommen waren. Anders sein Gegner bei Aboukir, Brueys, dessen Mangel an Entschlußfähigkeit durch Krankheit so verstärkt wurde, daß die mangelhaften Anord-

Digitized by Google

nungen für die Sicherheit der französischen Flotte wohl mit Recht zum Teil darauf zurückgeführt werden müssen.

Die Seekriegsgeschichte bietet noch sehr viele ähnliche Beispiele, Gegenüberstellungen von Nervenkraft und Nervenschwäche, die gleichzeitig Erfolg und Mißerfolg bedeuten. Farraguts „Damn' the torpedoes, full speed ahead" bei Mobile und Duponts mißglückter Angriff auf Charleston würden beispielsweise diesen Gedanken für die Übergangszeit zur modernen Seekriegsgeschichte verdeutlichen, aber die angeführten Beispiele lassen wohl schon zur Genüge erkennen, daß die Kriegsereignisse in früheren seekriegsgeschichtlichen Perioden oft harte Anforderungen an die Festigkeit des Entschlusses und die Nervenkraft gestellt haben und daß meist die größere oder geringere psychische Kraft, solchen Anforderungen gerecht zu werden, gleichbedeutend war mit dem siegreichen Ausgang oder der Niederlage.

Wir wollen jetzt dazu übergehen, die Verhältnisse in moderner Zeit zu untersuchen und im Anhalt an die letzten Seekriegsereignisse festzustellen versuchen, in welchem Grade derartige Nervenbeanspruchungen in einem Zukunftskriege voraussichtlich auftreten werden.

Es läßt sich leicht an der Hand der modernen seekriegsgeschichtlichen Literatur nachweisen, daß in jedem der drei modernen Seekriege die Nervenkraft des an den Hauptereignissen beteiligten Personals eine ganz hervorragende und den Enderfolg in wesentlichem Maße beeinflussende Rolle gespielt hat.

Im chinesisch-japanischen Kriege 1894 fiel die Kriegsentscheidung in der Yalu-Seeschlacht am 17. September 1894. Der Schlachtbericht besagt, daß bei der Feuereröffnung der chinesische Flottenchef, Admiral Ting, infolge der Erschütterung durch den Schuß so unglücklich von der Brücke an Deck fiel, daß er das Kommando an den Kommandanten abgeben mußte. Die leichten chinesischen Schiffe, die allerdings fehlerhafterweise auf den exponierten Flügeln standen, flohen, als sie durch feindliche Geschosse in Brand gerieten, aus der Gefechtsformation; das gleichfalls fliehende Küstenverteidigungsschiff „Tsi-yuen" war fast unbeschädigt. Solche Vorfälle lassen sich nur erklären, wenn man einen gänzlichen moralischen Zusammenbruch sowohl der betreffenden Führer als auch ihrer Offiziere annimmt, der durch die geringe Gewöhnung an kriegsmäßige Übungen, vor allem in persönlicher Hinsicht, verursacht wurde.

Im spanisch-amerikanischen Kriege tritt die gleiche Ungewohntheit an das kriegerische Milieu bei dem Entscheidungsschlag von Santiago de Cuba zutage; schon die Berichte der einzelnen spanischen Kommandanten lassen die moralische d. h. psychische Beanspruchung erkennen, deren übergroßem Maße standzuhalten die Spanier subjektiv für unmöglich erachteten. So sagt der Kommandant der „Viskaya", die sich als drittes Schiff auf Strand setzte: „Das Feuer war furchtbar; Granaten platzten überall um uns. Mein Schiff wurde durch eine Granate, die in meiner Kajüte krepierte, in Brand geschossen; meine Maschinen und Pumpen waren unbrauchbar, und ich konnte das Feuer nicht bekämpfen. Meine Leute wurden in großen Mengen getötet und verwundet. Eine Granate krepierte schließlich in einer meiner vorderen Abteilungen, und ich war gezwungen, auf Land abzudrehen."

Auf dem Oberdeck hielten die Geschützbedienungen dem feindlichen Feuer nicht stand; daß die eigenen Offiziere einzelne deshalb erschossen hätten, wird wenigstens

Digitized by Google

behauptet. Nach Aussage eines spanischen Offiziers machten die Geschosse solchen Lärm, daß nach einer Viertelstunde kein Kommando mehr zu hören war. Die Offiziere „kreischten" ihre Befehle noch eine Weile heraus, aber bald gab es nur noch wenige, die gehorchen konnten. Ein anderer Offizier erzählt: „Das Feuer war schrecklich; fortwährend trafen uns überall Granaten, und jede Granate schien einen neuen Feuerherd zu bilden. Unsere Leute wurden durch den Regen der Mittelartilleriegeschosse sowie das Feuer und den Rauch der brennenden Holzteile von ihren Geschützen getrieben. In 20 Minuten brannte das Schiff vorn und hinten; Decke und Holzwerk der Kammern und der Mannschaftsräume brannten. In den Maschinenräumen waren einzelne Dampfrohrleitungen zerschossen. In Heizräume und Maschinen kam Wasser hinein; die Pumpen konnten die Bilgen nicht mehr frei von Wasser halten, weil die Saugöffnungen durch Trümmer verstopft waren. Viele Leute des Maschinenpersonals ertranken oder wurden durch ausströmenden Dampf getötet."

Alle diese Gefechtsschilderungen lassen schon durch die Ausdrucksweise erkennen, daß die moralische Wirkung des amerikanischen Feuers ausschlaggebend war. Dabei sind die berichteten Gefechtsstörungen kaum außerordentlich zu nennen; darauf, daß im artilleristischen Feuergefecht „Späne" dieser Art fallen würden, mußte jede einigermaßen auf den Ernstfall hinarbeitende Friedensarbeit vorbereitet haben. Auch die später von den Amerikanern auf den spanischen Schiffen vorgefundenen Treffer (z. B. „Viskaya" 15 im Rumpf und 6 in den Schornsteinen) sind, selbst wenn man annimmt, daß einzelne infolge des Brandes an Bord nicht entdeckt worden sind, kaum mit den in den spanischen Berichten gebrauchten Ausdrücken „Geschoßhagel, Regen der Mittelartilleriegeschosse" zu vereinigen. Auch die von der „Viskaya" hauptsächlich beschossene „Brooklyn" hatte 41 Treffer (20 Geschoßtreffer und 21 Sprengstück- und Maschinengewehr-Löcher) aufzuweisen; aber die sachlich und kühl gehaltenen amerikanischen Berichte über die Vorgänge an Bord lassen erkennen, daß da keine Spur von Panik geherrscht haben kann. Die Hauptursache der verschiedenartigen moralischen Geschoßwirkungen auf beiden Seiten scheint hier, wie bei Tsuschima, die gewesen zu sein, daß die Spanier beim Gegner keine Gefechtsstörungen bemerken konnten, während sie selbst starke personelle und materielle Verluste erlitten und die Brandwirkung der amerikanischen Geschosse diesen moralischen Eindruck übermäßig verstärkte. Es fehlte der „John Harman", der alle diese auf das unvorbereitete Gemüt der Besatzung einstürmenden übertriebenen Eindrücke auf das richtige Verhältnis zurückschraubte.

Erwiesen sich in dieser Entscheidungsschlacht die Amerikaner, unterstützt durch die materielle Überlegenheit, den Anforderungen psychischer Art gewachsen, so zeigen doch andere, allerdings weniger ausschlaggebende Vorfälle, daß auch bei ihnen eine nervöse Unruhe herrschte, die mehrfach zu unrichtigen Maßnahmen verleitete. So wurden nach den Angaben Wilsons in seinem Werk „The Downfall of Spain" schwimmende Tangmassen vor Santiago de Cuba als feindliche Torpedoboote unter Feuer genommen, ferner wurden bei verschiedenen Gelegenheiten die eigenen Kohlendampfer, eigene Kreuzer, eine lange Dünung, eine Felsenhöhle an Land und ein an der Küste entlang fahrender Eisenbahnzug für feindliche Fahrzeuge gehalten und beschossen. In dem Falle des Eisenbahnzuges meldete das amerikanische Schiff sogar positiv, daß es einen spanischen Zerstörer zum Sinken gebracht habe. Auch sahen die

Digitized by Google

amerikanischen Kreuzer häufig spanische Schiffe, wo keine waren; bei Neu-Schottland wurde eine spanische Flotte, im Juni im Norden von Cuba spanische Kriegschiffe gemeldet; in letzterem Falle wurde durch diese falsche Meldung die in Tampa fahrbereit liegende Transportflotte 6 Tage aufgehalten und sodann unter Aufgebot einer Armada von dreizehn Kriegschiffen durch das tatsächlich gänzlich freie Seegebiet nach Cuba konvoyiert.

Alle diese Vorfälle zeigen, ebenso wie die bekannte „Heringsschlacht auf der Dogger-Bank" im letzten Seekriege, daß diese Anspannung des Nervensystems eine Erscheinung ist, mit der ganz allgemein im modernen Seekriege zu rechnen sein wird; das Bewußtsein von dieser abnormen Reizbarkeit wird allerdings bei Marinen, die ihre Kriegsvorbereitungen auf den Ernstfall hin zuschneiden, dazu führen, diese Spannung zu unterdrücken und ihr auf die ruhige, kühle Überlegung keinen übermäßigen Einfluß einzuräumen. Aus dem letzten Seekriege, dem zwischen Rußland und Japan, besitzen wir in den hervorragenden Schilderungen Ssemenows in seinem Werk „Raßplata" außerordentlich deutliche Beweise von den starken psychischen Wirkungen des feindlichen Feuers, und fast noch mehr läßt sich den kriegsgerichtlichen Verhandlungen, die sich später an die Schlacht bei Tsuschima anschlossen, entnehmen; auch die Port Arthur-Ereignisse sind klare Belege dafür, wie die Kurve der moralischen Leistungsfähigkeit auf- und niedersteigt mit den das Gemüt beeinflussenden äußeren Einwirkungen. Das Steigen dieser Kurve in der kurzen Episode Makarow, das allmähliche Abfallen des Unternehmungsgeistes mit dem Fortschritt der japanischen Erfolge spiegelt sich in den Unternehmungen der Russen deutlich wieder.

Eigentümlich ist das Fehlen fast jeglicher Erscheinung, die darauf hindeutete, daß es auch in der japanischen Flotte solche Zeiten der nervösen Abgespanntheit und Reizbarkeit gegeben hat. Anlaß dazu war gewiß auch vorhanden; der Unglückstag des 15. Mai 1904 z. B., der die Japaner zwei Linienschiffe und einen Kreuzer kostete, war sicher ein die Nervenkraft des Führers und der Flottenbesatzung stark erschütterndes Ereignis. Zum Teil mag dieses gänzliche Fehlen solcher Nachrichten auf die Geheimhaltung aller der japanischen Streitmacht nachteiligen Vorkommnisse zurückzuführen sein, zu einem anderen Teil erklärt es sich vielleicht aus der trotz manchen Mißgeschicks doch ständig ansteigenden Erfolgskurve und der dadurch bedingten günstigen moralischen Folgeerscheinungen. Aber gewiß ist die in diesem Kriege so augenscheinlich hervorgetretene nationale Charakterstärke, die in Heer und Flotte alle Rangklassen beseelte, der Hauptgrund für diese Tatsache, die „moralischen und physischen Kräfte", die, wie Togo in seinem Schlußtagesbefehl sagt, die Schiffe und Waffen zu einem gefügigen Werkzeug machten. Das japanische Menschenmaterial war, wie auch die Landkämpfe in der Mandschurei erkennen lassen, zähe, an Strapazen und Entbehrungen, wie sie das Kriegsleben mit sich bringt, gewöhnt, von Pflichtgefühl erfüllt, von Vertrauen zu ihren Führern beseelt; die religiös-fatalistische, von glühendem Patriotismus durchdrungene Lebensauffassung des Volkes bewirkte, daß auch bei höchstgespannten Anforderungen klarer Blick und kühle Verstandestätigkeit bewahrt blieben; es schien, als ob die alten Samurai-Traditionen die ganze japanische Streitmacht durchdrungen und ihr jenes hohe Maß kriegerischer Eigenschaften eingeimpft hätten, das für den Erfolg ausschlaggebend ist, jene Tüchtigkeit, die nach Moltkes Ausspruch allein auf die Dauer

Digitized by Google

das Kriegsglück gewährleistet. Wir werden im letzten Teil dieser Betrachtungen auf die Mittel, durch welche diese nationalen Eigenschaften erworben werden, noch einzugehen haben. Hier genüge die Feststellung, daß auch in diesem letzten Kriege der Erfolg auf seiten des charakterstärkeren, nervenfesteren Gegners geblieben ist.

Die letzterwähnten drei modernen Kriege lassen uns die Art der Nervenbeanspruchung in einem Zukunftskriege bereits zur Genüge erkennen, insofern die Mittel, mit denen in diesen Kriegen gearbeitet wurde, qualitativ ungefähr denen eines Zukunftskrieges ähneln. Freilich war der Beanspruchungsgrad in jenen Kämpfen nicht so hoch, daß eine Übertrumpfung in dieser Hinsicht in einem Zukunftskriege ausgeschlossen wäre; im Gegenteil wird man von allen drei Kriegen zu sagen haben, daß die unterliegende Partei durch fehlerhafte politische, strategische und taktische Maßnahmen dem Sieger den Erfolg leicht gemacht hat; Zukunftskriege zwischen Gegnern, die einander besser gewachsen sind, werden ein ungleich härteres Ringen um den Erfolg bringen. Auch die materiellen Mittel werden sich voraussichtlich weiter nach der Seite entwickeln, die neben materieller Wirkungserhöhung auch gleichzeitig eine Steigerung der Nervenbeanspruchung bedeutet. So ist bekannt, wie die russischen Schiffe, als der „Petropawlowsk" auf eine Mine geriet und sank, nach allen Seiten hin, ohne irgend ein Ziel zu haben, feuerten, weil sie sich von japanischen Unterseebooten angegriffen wähnten. Ist schon die Möglichkeit, auf eine Mine zu geraten, irritierend, um wie viel mehr wird in einem Zukunftskriege die Möglichkeit, von Unterseebooten angegriffen zu werden, die Nerven in Spannung halten. Die Gefahr eines überraschenden Torpedobootsangriffs war bisher lediglich nachts oder bei unsichtigem Wetter vorhanden, durch die Einführung des Unterseeboots ist diese Gefahr in Permanenz erklärt; und die Tendenz, die Offensivkraft dieses neuen Kriegsmittels zu erhöhen, wird allmählich auch räumlich diese Angriffsgefahr vergrößern. Abwehrmittel werden sicherlich auch gegen diese neue Waffe gefunden werden, aber ebenso sicher ist es wohl auch, daß alle diese Mittel keine absolute Gewähr geben können, nicht doch durch diese unterseeische Gefahr überrascht zu werden. Ferner ist zu beachten, daß Improvisationen neuer, noch nicht erprobter Kriegsinstrumente bis jetzt noch stets von energischen, mit den traditionellen Streitmitteln schwächer ausgerüsteten Kriegsparteien in der Stunde des entscheidenden Kampfes versucht worden sind; man denke an die improvisierten Panzerfahrzeuge, Minen, Unterseeboote und andere Kampfmittel der Südstaaten im Sezessionskriege. Die Annahme scheint daher berechtigt, daß in einem Zukunftskriege Versuche angestellt werden, den Lenkballon in gewissen Kriegslagen als Kriegsinstrument auszunutzen, trotz aller Unvollkommenheiten, die dieser Erfindung heute noch anhaften. Daß diese Möglichkeit, von oben, aus der Höhe bedroht zu werden, in erster Linie die Nervenkraft des Bedrohten angreift, ganz gleichgültig, ob materielle Erfolge damit erzielt werden, ist zweifellos. Schließlich wird selbst die artilleristische Wirkung eines reinen Feuergefechts in einer Zukunftsschlacht voraussichtlich — trotz der Erfahrungen von Tsuschima — noch erhebliche psychische Überraschungen bringen; denn sowohl Wirkung des einzelnen Geschosses als auch vornehmlich Feuergeschwindigkeit und Trefferprozente werden — modern ausgebildete Flotten vorausgesetzt — die psychischen Eindrücke der erwähnten letzten Seeschlacht noch bei weitem übertreffen, wenn man die Steigerung der Schiffsgrößen und Armierungen sowohl als auch die erhöhten personellen Leistungen

Digitized by Google

berücksichtigt. Der Geschoßhagel der Mittelartillerie und die Wucht der schweren Geschosse werden zusammen mit dem gesteigerten Wirkungsbereich der Torpedos, den zahlreichen Torpedobooten, Unterseebooten und Minen aller Art ein Schlachtenbild schaffen, wie es aller Wahrscheinlichkeit nach alle bisherigen modernen Seeschlachten noch nicht aufwiesen. Alles spricht dafür, daß die Nervenbeanspruchungen dieser Zukunftsschlacht das bisher Dagewesene übertreffen werden, daß somit die Konzentration aller Kampfmittel in der entscheidenden Stunde vom Flottenpersonal aller Rangstufen Höchstleistungen der Willensenergie und Nervenkraft — von jedem innerhalb seines Wirkungsbereichs — fordern wird. Ja, selbst die geistigen Anforderungen an sich, die an einen jeden heute, inmitten dieser mannigfachen Friktionen, gestellt werden, sind gestiegen und noch in steigender Tendenz begriffen; denn das Streben, die gegnerischen Leistungen zu übertreffen, zeitigt immer zunehmende Differenzierung der Kriegstätigkeit, immer größere Verfeinerung der Einzelleistungen. So werden demnach voraussichtlich die Gesamtanforderungen an die ruhige, kühle Verstandestätigkeit, unter Berücksichtigung der höheren auf das Gemüt einstürmenden Eindrücke einer Zukunftsschlacht, ganz außerordentlich sein; die Gesamtarbeit des Individuums und das Zusammenarbeiten des in der Gefechtseinheit (dem Schiff) und dem ganzen Kriegsinstrument (der Flotte) vereinigten Personals ist damit eine erheblich gesteigerte Leistung geworden; das richtige Arbeiten dieser Tätigkeiten aber hängt wesentlich, man kann wohl sagen in erster Linie, von der Nervenkraft ab, die diesen Anforderungen trotz der abnormen Eindrücke gerecht werden soll. Diese hohen Anforderungen an die gesunden Nerven werden sowohl momentan, in der Schlacht, als auch langdauernd, während der ganzen übrigen Kriegsperiode, sein; einzelne Kriegsoperationen, wie die Blockade, die ihrer Natur nach eine langdauernde Nähe der eigenen Streitmacht am Feinde und somit solche ständige geistige Anspannungen bedingt, werden in besonders hohem Grade auf die Nerven des dabei beteiligten Personals einwirken; aber schließlich wird jede Operation, mag sie auch noch so weit vom feindlichen Kräftezentrum sich abspielen, doch eine durchaus ähnliche Nervenbeanspruchung darstellen; man braucht nur an die Ausfahrt des russischen II. pazifischen Geschwaders unter Rojestwenski zu denken: schon bei der Fahrt durch den Belt wurden japanische Angriffe gefürchtet; der Hull-Zwischenfall war eine Folge dieser Befürchtungen. Später, von Madagaskar an, noch mehr hinter Singapore, stieg die Spannung weiter. Es ist auch natürlich, daß die gegnerische Partei durch absichtliche falsche Nachrichten diese Nervenbeanspruchung zu vergrößern sucht und somit — sozusagen — einen Kampf gegen die Nervenkraft des Gegners führt, der die Leistungsfähigkeit in der Stunde, welche die materielle Entscheidung bringt, stark herabzusetzen geeignet ist.

Daß also ein Zukunftsseekrieg gesunde starke Nerven erfordern wird, darauf scheinen alle vergleichenden Erwägungen hinzudeuten; die Richtungen der Beanspruchung ergeben sich aus den bisherigen Betrachtungen; es sei aber hier erlaubt, der besseren Übersicht wegen diese Beanspruchungsarten nochmals in Gruppen zusammengefaßt anzuführen. Es wird sich um eine dreifache Beanspruchung der Nervenkraft handeln, eine solche, die durch die ständigen Gefahren des Seekriegs bedingt ist, ferner um eine durch die Schlachteindrücke hervorgerufene und schließlich um die Kraft „etwas auf seine Hörner zu nehmen", die Energie der Übernahme von Verantwortlichkeit. Die in moderner Zeit,

Digitized by Google

wie vorhin gezeigt, in erhöhtem Maße drohenden überraschenden feindlichen Angriffe, die durch die technische Entwicklung der letzten Zeit gesteigerten Waffenwirkungen und das Bewußtsein, schwerwiegende Entschlüsse fassen zu müssen, sind geeignet, die kühl erwägende Verstandestätigkeit ungünstig zu beeinflussen; diese Beeinflussung möglichst klein zu gestalten muß das Streben der Friedensvorbereitung für den Ernstfall bilden, und diese Bestrebung wird um so besser erreicht werden, je mehr es gelingt, Besatzungen und Führer mit festen Nerven auszustatten. In welcher Weise dies erreicht werden kann, das läßt sich im Anhalt an die eingangs erwähnten historischen Vergleiche klarstellen, wenn den Ursachen der in früheren Zeiten in stärkerem Maße vorhanden gewesenen Nervenkraft nachgespürt wird und durch die Friedensausbildung ähnliche Bedingungen geschaffen werden.

In vorderster Linie stehen da zwei Erscheinungen, die körperliche Gesundheit als Basis der gesunden Nervenkraft und das dem Kriegsmilieu früher näherstehende Friedensleben. Die Anwendung des „mens sana in corpore sano“ gerade in der hier gemeinten Hinsicht ist einleuchtend und schon im ärztlichen Teil dieser Abhandlung behandelt. Die militärischen Maßnahmen werden sich auf Abschwächung der mit einzelnen Dienstzweigen verknüpften schädlichen Einwirkungen und Hinarbeiten auf eine gesunde allgemeine Lebensweise zu erstrecken haben; nach beiden Richtungen wird in unserer Marine recht Bedeutendes geleistet; die Förderung der antialkoholischen Bestrebungen, Verhinderung von Exzessen nach mannigfacher Richtung, Belebung des Sporttriebes, Belehrung und Anleitung, auf Vermeidung gewisser mit dem Dienst zusammenhängender Schädlichkeiten Gewicht zu legen, sind die Hauptgruppen dieser Bestrebungen. Daß Ernährung, Bekleidung, Unterbringung bei uns geradezu als vorbildlich angesehen werden können und zum Teil von anderen Marinen noch vor kürzerer Zeit nachgeahmt worden sind, ist bekannt. Bei den sportlichen Veranstaltungen nicht zu großen Wert auf Einführung fremdländischer, also hauptsächlich englischer Spiele zu legen, sondern mehr solche Übungen herauszubilden, die entweder alt-nationalen Ursprungs sind oder zu den Dienstzweigen, die sie fördern sollen, in engerer Beziehung stehen, scheint ein wichtiges Prinzip, das auch bei den Vorschlägen, die im Juniheft dieser Zeitschrift (S. 793) vorgebracht wurden, berücksichtigt ist. Weiter auf die Mittel, welche körperliche Gesundheit, Geschmeidigkeit und Abhärtung als Grundlage der geistigen Gesundheit und Nervenstärke fördern, hier einzugehen würde vom Thema abführen; der Wege, die zu diesem Ziele führen, gibt es viele, und das Bewußtsein, damit eine für den kriegerischen Erfolg hochbedeutsame Eigenschaft zu stärken und für den Ernstfall sicherzustellen, kann nur weiter dazu anspornen, diese Bestrebungen noch zu vervollkommnen und ihnen den gebührenden Platz unter den Friedensvorbereitungen für den Krieg einzuräumen.

Die Freude und das Interesse an richtig betriebenem Sport wird ohne weiteres auch die übrige Lebensweise in günstigem Sinne beeinflussen, zu leichterer Überwindung körperlicher Strapazen aller Art führen und außerordentliche Anforderungen an die Leistungsfähigkeit geradezu aufsuchen lehren. Damit wird die Friedenstätigkeit, wenigstens nach einer, und zwar einer sehr bedeutsamen Richtung hin, dem Kriegsmilieu genähert. Nach einer anderen Richtung hin wird diese Gewöhnung an die besonderen Anforderungen des Kriegszustandes noch dadurch gefördert werden müssen,

Digitized by Google

daß schon im Frieden die Eindrücke, die der Krieg und die Seeschlacht erfahrungsgemäß beim Neuling hervorbringen, dem Frontpersonal nahe gebracht, es damit nach jeder Richtung vertraut gemacht wird, so daß der Ernstfall keine neuen, überraschenden, die seelischen Kräfte überwältigenden Bilder bringt, sondern nur das sozusagen theoretisch längst Bekannte, Vertraute praktisch bestätigt. Über die voraussichtlichen Anforderungen des Kriegszustandes und insbesondere der modernen Seeschlacht in psychischer Beziehung liegen heutzutage genügende Schilderungen vor, und die kriegsmäßigen Schieß- und sonstigen Gefechtsübungen ergänzen diese Beschreibungen und bieten die Handhabe, solchen Annäherungen an den Ernstfall dem Auge praktisch vorzuführen; hierzu alle sich bietenden Gelegenheiten auszunutzen scheint eine in ihrer Bedeutsamkeit nicht zu unterschätzende Kriegsvorbereitung, deren Förderung und weitere Ausgestaltung im Interesse der Leistungserhöhung unter den Bedingungen des Ernstfalls notwendig ist.

Ein anderes Gebiet, dessen besondere Würdigung für die vorliegende Frage unerläßlich ist, ist das der Ökonomie der geistigen Kräfte, zu denen die Nervenkraft letzten Endes trotz ihres mehr auf Konkretes, Psychisches hindeutenden Namens gehört. Auch auf diesem Gebiet wird es sich um positive und negative, unmittelbar diese geistige Kraft stärkende und Schädigungen abhaltende Maßnahmen handeln. Welche Ratschläge der Arzt von seinem Standpunkt in dieser psychologischen Hinsicht zu erteilen hat, geht aus dem ersten Teil dieser Abhandlung hervor; hier sollen deshalb nur einige militärische Ausführungsmöglichkeiten jener Grundsätze näher beleuchtet und hervorgehoben werden. Daß diese Maßnahmen in erster Linie auf das ständig in dem Marinedienst befindliche Berufspersonal und das langdienende Unterpersonal Anwendung zu finden haben werden, ist ohne weiteres einleuchtend, da es sich bei Beeinflussungen von Eigenschaften wie der Nervenkraft stets um Dauerwirkungen und ständige Einrichtungen handeln wird, deren Einfluß immer erst nach geraumer zeitlicher Einwirkung bemerkbar werden kann. So sind denn auch die allgemeinen Dienstverhältnisse sicherlich die bedeutungsvollsten Faktoren für die Erhaltung und Stärkung der Nervenkraft. Die besonders schnelle Entwicklung der Technik, die Konkurrenz in der Waffenverwendung mit anderen Marinen und demgegenüber die in unserer Marine durch die kurzfristige Dienstpflicht bedingten Ausbildungsschwierigkeiten haben die Intensität der Anforderungen an das Ausbildungspersonal, aber auch in gewissem Sinne an die auszubildenden Gruppen, in den letzten Dezennien ständig gesteigert; es wird heute in der Front weit mehr gearbeitet, als früher. Das ist eine Notwendigkeit, die nicht aus der Welt geschafft werden kann; wenn dadurch aber die geistigen Kräfte nicht überanstrengt, der wachsenden Nervosität nicht Vorschub geleistet werden soll, so wird nach jeder Richtung vermieden werden müssen, Unnötiges zu fordern; es wird einer sorgfältig bedachten Auswahl des Umfangs der notwendigen Anforderungen bedürfen, weil es besser ist, viel, als vieles anzustreben.

Die ständige Weiterentwicklung des Kriegsmaterials sowie seiner Verwendungsmethoden kann leicht dazu verführen, diesen letzterwähnten trivialen Grundsatz außer acht zu lassen, neue Anforderungen auf alte zu pfropfen, ohne rechtzeitig an Ausmerzung nicht mehr erforderlicher zu denken. Die deutsche, an sich gewiß vorteilhafte Gründlichkeit neigt in dieser Hinsicht häufig zur Übertreibung, z. B. indem sie eine richtige Waffenverwendung nur für möglich hält, wenn die Unterweisung über Ent-

Digitized by Google

stehung der Waffe in allen Einzelheiten ab ovo der praktischen Verwendungsanleitung vorangegangen ist. Auch der Ehrgeiz, bei Verbandskonkurrenzen sich auszuzeichnen, mehr als das Verlangte zu leisten, könnte eine weitere Steigerung der Anforderungen nach falscher Richtung hin herbeiführen, wenn diesen Bestrebungen von der vorgesetzten Stelle nicht entgegengetreten würde. Die Ausbildungszeit ist meist durch nicht leicht zu ändernde Grundlagen gegeben, das Pensum wird umfangreicher; dieser Tendenz rechtzeitig durch „Abbau" der Anforderungen entgegenzutreten, ist weise Beschränkung, die sich vielleicht nicht bei der Friedensbesichtigung, wohl aber im Ernstfalle bezahlt machen muß.

Ein Mittel, diese wachsende dienstliche Beanspruchung für den Einzelnen erträglicher zu gestalten, ist die Stabilität der Kommandoverhältnisse, die, wenn sie sich als Erleichterung fühlbar machen soll, ein organisatorisch vorzusehendes Plus an Personal voraussetzt, durch welches einzelne unvorhergesehene Ausfälle ohne größere personelle Umwälzungen ersetzt werden können. Eine solche „Personalreserve" stellt direkt eine organisatorische Maßnahme zur Erhaltung der Nervenkraft dar. Denn der Wechsel der Kommandoverhältnisse ist eine der Marine eigentümliche Erschwerung der Dienstverhältnisse, welche die Schwesterwaffe, die Armee, und andere Berufe in ähnlichem Maße nicht kennen. Daß dieser Wechsel auch neue Anregungen schafft und der Monotonie, der Interesselosigkeit entgegenarbeitet, darf nicht verkannt werden; ebensowenig darf man aber die darin liegende Mehrbeanspruchung, die in dem häufigen Einarbeiten in neue Verhältnisse liegt, übersehen; naturgemäß wachsen diese Beanspruchungen mit der Bedeutung der Kommandos. Im Verein mit der schon erwähnten, recht erheblichen Jahresarbeit stellt also dieser an sich unvermeidliche Kommandowechsel an das geistige Anpassungsvermögen Anforderungen, die sich als ständige Anspannungen der Nervenkraft darstellen und der Unterbrechung durch weniger angreifende Kommandos und Urlaubszeiten dringend bedürfen. Ein Vergleich mit der englischen Marine zeigt die höhere Anspannung der geistigen Kräfte bei uns in vielen Einzelheiten, so z. B. in den Ausbildungsanforderungen der Offiziersaspiranten und der dafür zur Verfügung stehenden Zeit, in den durch die Art der Mannschaftsbeschaffung gegebenen Ausbildungsverhältnissen, in den für Spezialkurse angesetzten Zeitperioden, in den Urlaubsbestimmungen. Was diese letzteren betrifft, so läßt sich auch bei uns die Tendenz, solche zeitweisen Ausspannungsmöglichkeiten zu vermehren, nicht verkennen; gewisse Institutionen, wie der englische week-end-Urlaub, dessen Einführung in unseren Frontdienst angebahnt ist, scheinen besonders geeignet, Dienstfreudigkeit und geistige Spannkraft zu bewahren. Denn die hohen Anforderungen während der Dienstzeit herunterzuschrauben läge gewiß nicht im Interesse der Förderung unserer dienstlichen Bestrebungen; soll also die Überspannung des Bogens vermieden werden, so kann dies nur durch Einschaltung kleiner Ruhepausen zwischen anstrengenden Dienstperioden geschehen. Darin läßt sich auch keine in unzulässiger Weise die Friedensrücksichten betonende Abweichung von den Anforderungen erblicken, die der Ernstfall stellen wird; denn auch dann wird, unbeschadet der gesteigerten Leistungsfähigkeit, die in solchem Falle automatisch einsetzt, das Erfordernis der Kräfteökonomie zeitweilige Abspannungen in möglichst routinemäßigem Wechsel bedingen. Diese außerordentlich durchdachte Ökonomie der verfügbaren Kräfte im letzten Seekriege hat wohl einen recht erheblichen Anteil an den guten strategischen und taktischen Leistungen der japanischen Flotte gehabt.

Digitized by Google

Die vorstehend behandelten, auf zeitweise Schonung der geistigen Kräfte hinauslaufenden Maßnahmen bilden eine Ergänzung der auf Stärkung der körperlichen Gesundheit hinzielenden Bestrebungen und haben mit diesen das gemeinsam, daß sie ihr Ziel im allgemeinen durch angemessenen Wechsel von An- und Abspannung, Übung und Ruhepause, Dienst und Sport zu erreichen suchen. Diesen beiden Maßnahmengruppen ist indes noch ein sehr bedeutungsvolles Gebiet zur Seite zu stellen, dessen charakteristisches Merkmal nicht Wechsel, sondern Kontinuität, Durchsetzung aller Dienstverhältnisse ist, das ist das Gebiet der Disziplin, einer Dienstauffassung, die den rein menschlichen Bedürfnissen des militärischen Personals Rechnung trägt. Die allgemeine Kultursteigerung sowohl als auch die materiellen und taktischen Veränderungen auf dem Gebiete des Kriegswesens haben diese Bedürfnisse im letzten Jahrhundert sehr erheblich beeinflußt. Der heutige Disziplinbegriff ist sehr verschieden von dem, wie er zur Zeit Nelsons oder Friedrichs des Großen in den führenden Marinen und Heeren bestand. Der maschinelle Gehorsam aufs Wort, der das eigene Denken des Untergebenen geradezu ausschloß, ist durch die dienstliche Forderung ersetzt worden, die selbst bei den untersten Stufen des Mannschaftspersonals Handeln auf Grund eigener Überlegung fordert; diese Tendenz, auch die geistige Kraft der Besatzungen in den Dienst der dadurch steigerungsfähig gewordenen Waffenwirkung zu stellen, setzt aber auch geistig viel höher stehendes Personal voraus, als dies früher verfügbar war, und diese kulturell höher stehende personelle Kraft verlangt in logischer Folge auch eine andere Behandlung als früher. In dieser Beleuchtung wird man also nicht von einem Rückgang der Disziplin sprechen dürfen, wie dies zeitweise geschieht, sondern man wird diese Auffassungswandlung geradezu als notwendig und den dienstlichen Bestrebungen förderlich betrachten müssen. Die geistigen Kräfte, die der Dienst fordert, mit denen er rechnet, lassen sich nur erhalten und steigern, wenn die Unterlagen, auf denen sie beruhen, stark erhalten werden. Als treibende Mittel zur Leistungserhöhung werden heute nicht wie früher Furcht vor Strafe, sondern die höher stehenden Eigenschaften, Patriotismus, Ehrgeiz, Selbstvertrauen, Ehrliebe zu entwickeln sein; eine solche Entwicklung erfordert nicht Drill, sondern Erziehung, und stellt damit ungleich höhere Anforderungen an die Ausbildung als früher. Jedes Mißverhältnis zwischen dienstlicher Anforderung in geistiger Beziehung und militärischer Behandlung wird sich nicht nur in einer Leistungsverminderung, durch das Nichtwirken der erwähnten stimulierenden Eigenschaften hervorgerufen, sondern auch in einer Verschiebung des seelischen Gleichgewichts, Gereiztheit, Neigung zu Dienstvergehen ausdrücken; das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergeben, das band of brothers-Gefühl, die Grundlage jeder hohen Leistung, die auf Zusammenarbeiten beruht, wird dadurch gestört und Mißtrauen in die Führung hervorgerufen; hiermit sind alle Unterlagen gegeben, die im Ernstfalle eine kühle, sachgemäße, d. h. im Sinne der patriotischen, militärischen Ziele gefaßte Entschließung verhindern und dafür entweder eine auf Nervosität basierte kraftlose Ablehnung verantwortlicher Entscheidung oder gar panikartige Erscheinungen zeitigen, wie wir sie aus den Vorgängen nach der Schlacht vom 10. August 1904 und nach der Schlacht von Tsuschima kennen.

Disziplin beruht heutzutage hauptsächlich auf der Überzeugung des Untergebenen von der Richtigkeit der Maßnahmen Vorgesetzter; wo dieser innere Grund

Digitized by Google

zu guter Disziplin nicht gelegt ist, da wird auch in der Stunde der Entscheidung nicht jene Persönlichkeits-Reserve vorhanden sein, die auf rein menschlicher Basis dort einspringt, wo die rein soldatische Disziplin außerordentlichen Anforderungen nicht mehr gewachsen ist. Die so packenden Schilderungen Ssemenows von den disziplinaren Verhältnissen an Bord des „Ssuworow" zeigen diesen Zustand, wie er als Folgeerscheinung moderner Waffenwirkung in der Seeschlacht zu erwarten ist; denn das seelische Gleichgewicht zu bewahren, welches zweckmäßigste Waffenverwendung und richtige taktische Maßnahmen gewährleistet, wird eine Anforderung sein, die nur ein Personal zu erfüllen vermag, das ganz und gar durchdrungen ist von der Erhabenheit seiner Aufgabe und beseelt vom Vertrauen zu den materiellen Streitmitteln und zu den Persönlichkeiten, denen die Leitung im ganzen wie im einzelnen zufällt; und diese Dienstauffassung in höchstem Grade zu erreichen wird nur dort möglich sein, wo eine lange Friedenstradition sowohl dieses feste Band zwischen Vorgesetzten und Untergebenen geknüpft wie auch Korpsgeist und Hingabe an die Berufsziele als selbstverständliche Grundlage alles beruflichen Wirkens langer Hand vorbereitet hat. Nur das Bewußtsein, daß dieser feste Grund vorhanden ist, wird die Nervosität ausschalten und den für Höchstleistungen notwendigen seelischen Gleichmut erwecken, wie wir ihn in so vielen großen Beispielen der Seekriegsgeschichte als Ursache außerordentlicher Leistungen bewundern. Diese Betrachtung leitet zum letzten Punkt über, der für die Sicherstellung starker seelischer Kräfte in der Entscheidungsstunde von Bedeutung scheint. Allerdings vermag wohlwollende Behandlung Untergebener und ein gutes Verhältnis im ganzen Korps die Nervenkraft und die von ihr abhängigen seelischen Kräfte erheblich zu stärken und dadurch die Leistungen zu steigern, aber schließlich erfordern alle diese äußeren Einflüsse, sei es, daß sie von Vorgesetzten oder Kameraden ausgehen, doch immer eine genügende Resonanz in der Seele des Einzelnen; der äußere Anstoß muß eigene geistige Arbeit auslösen, deren Ergebnis eben jene Seelenstärke darstellt, die auch den härtesten Anforderungen standhält. Um das leisten zu können, braucht der Mensch inneren Halt, einen festen Grund, in dem die guten Eigenschaften der Standhaftigkeit und Kaltblütigkeit wurzeln. Dieser Grund wird durch starke religiöse Überzeugungen gelegt. Die meisten großen Taten gründen sich auf derartige religiöse Unterlagen, bei allen Nationen und zu allen Zeiten, sei es, daß wie Cromwells Beispiel zeigt, eine strenge Anlehnung an kirchliche Lehren diese innere Kraft gibt, oder wie Nelsons und Friedrichs des Großen Lebensbilder vor Augen führen, eine lediglich individuelle Vorstellung dieser metaphysischen Grundanschauungen die Lebensauffassung bildet. Das „Wie" gerade in dieser Hinsicht wird sich nie generalisieren lassen, aber lebendige Ideale schon den jungen Leuten beim Eintritt in den Beruf in kräftigen, warmen Tönen vor Augen zu bringen und sie zu der individuellen Arbeit, die jede Annahme einer festen Überzeugung erfordert, anzuregen, das fällt nicht nur den berufenen Theologen, sondern auch den militärischen Ausbildungsleitern zu. Das Beispiel ist auch hier wirksamer, als das Wort; deshalb sollten sich auch die militärischen Vorgesetzten dieser Pflicht, selbst als Vorbilder zu wirken und große Ideale zu wecken, stets erinnern; der Ton in dieser Richtung sollte stets dem Ernst des Gegenstandes entsprechen, weil Laxheit hier an den Fundamenten rüttelt, auf denen alle militärischen Tugenden letzten Endes beruhen. Ein innerlich wahrhaft religiöser

Digitized by Google

Mensch wird aber seine natürliche Nervenstärke stets bewahren, weil der dadurch bedingte innerliche Halt Immunität gegen seelische Beunruhigungen gewährt.

Hiermit sollen diese Betrachtungen über den Einfluß der Nervenkraft auf den kriegerischen Erfolg abgeschlossen werden. Man wird vielleicht geneigt sein, einer monographischen Abhandlung wie der vorstehenden, mit dem Argwohn zu begegnen, daß sie ihr Thema zu stark betont, die Einflüsse der Nervenstärke zu sehr herauszustreichen sich bemüht; dieser Vorwurf wird indes durch die gesamte Literatur, welche die psychologische Seite des kriegerischen Berufs behandelt, entkräftet; eine so allgemeine, gleichartige Bewertung der „Imponderabilien" und unter ihnen wieder der Energie, der Charakterstärke und aller sie beeinflussenden Ursachen deutet doch auf objektive Richtigkeit der so einmütig vertretenen Anschauungen hin.

Nervenstärke ist nun allerdings nicht identisch mit Charakterstärke, wohl aber sind gesunde Nerven eine notwendige, wesentliche Grundlage und Vorbedingung für die Betätigung der Energie, somit ein Glied in der Kette von Erfolgsursachen, dessen Schwächung die Tragkraft der ganzen Kette in Mitleidenschaft zieht.

Die Bedeutung dieser ganzen psychischen Gruppe der Erfolgsfaktoren wird von der Seekriegsgeschichte aller Zeiten durch Beispiele unzweifelhafter Beweiskraft klargestellt; oft schon haben materiell minderwertige Gegner gegen starke Übermacht gesiegt, aber kein geschichtliches Beispiel zeigt uns den Sieg des Charakterschwachen über den energischen Gegner; trotz der modernen technischen Entwicklungen, die maschinelle Kampfmittel von Tausenden von Tonnen geschaffen haben, ist die Bedeutung der „imponderablen", hinter diesen Maschinen stehenden treibenden Kraft, des menschlichen Willens, noch um nichts gesunken; belebt wird die in diesen materiellen Kampfmitteln latent vorhandene Stoßkraft erst durch diese menschliche Energie; sie und ihre Vorbedingungen mit allen Mitteln zu stärken ist deshalb fraglos eine der bedeutsamsten Forderungen zur Sicherung des kriegerischen Erfolges.

Gl.

Digitized by Google

Die britischen Parteien und ihre Stellung zu den Wehrfragen.

Von Dr. Hans Plehn, London.

1. Die englischen Konservativen und Liberalen.

Die englischen Konservativen und Liberalen sind die politischen Nachkommen der beiden Parteien, die in den Bürgerkriegen des 17. Jahrhunderts miteinander gekämpft haben. Die beiden parlamentarischen Parteien, Tories und Whigs, entstanden zugleich mit dem parlamentarischen Regierungssystem und haben dann einander in der Regierung abgewechselt. Tories und Whigs waren wesentlich verschieden von den Parteien, die wir in Deutschland seit der Begründung unserer Parlamente kennen. Sie vertraten nicht verschiedene Gesellschaftsklassen oder Berufsstände. England wurde im Parlament wie im Selfgovernment von der grundbesitzenden, betitelten und nicht betitelten Aristokratie regiert, der sich im Unterhaus das Patriziertum des Großhandels und der Bankwelt, vor allem Londons, und der Ostindischen Kompagnie hinzugesellte. Beide Parteien sind aus der Selbstverwaltungsaristokratie hervorgegangen. Ein zweiter wesentlicher Unterschied von den deutschen Parteien bestand darin, daß die politischen Überzeugungen der Tories und Whigs nicht aus abstrakten Staatsdoktrinen hergeleitet waren. Zwar vertraten auch sie im Anfang verschiedene Grundanschauungen, z. B. über die Monarchie und die Kirche, aber je mehr sich die Erinnerungen an die politischen und vor allem die religiösen Gegensätze des 17. Jahrhunderts abschwächten, verloren die Gegensätze der Parteien an grundsätzlicher Bedeutung. Da die Führer der Parteien die Ministerien bildeten und somit für die Leitung der Geschäfte verantwortlich waren, wurde die Politik der regierenden Partei durch die konkreten Aufgaben der Stunde bestimmt, während die Haltung der Opposition sich aus dem natürlichen Gegensatz zu dem positiven Programm der Regierung ergab. Die Übernahme politischer Verantwortung pflegt parlamentarischen Parteien eine opportunistische Richtung zu geben. Die Tories und Whigs sowie die Konservativen und Liberalen haben, je nachdem sie an der Regierung waren oder in der Opposition standen, im Laufe der Zeit eine sehr verschiedene Stellung zu den wichtigsten politischen Problemen eingenommen. Die einen wie die anderen sind zu verschiedenen Zeiten Schutzzöllner und Freihändler, Imperialisten und Klein-Engländer, Demokraten und Oligarchen, Sozialpolitiker und wirtschaftliche Individualisten gewesen. Im 18. Jahrhundert verfochten die Tories die Volksrechte gegenüber der Oligarchie der Whigs. Bis zur Zeit der französischen Revolutionskriege waren die Whigs die Partei der überseeischen Expansion. Im 19. Jahrhundert haben die Konservativen mindestens ebensoviel für die Sozialreform getan wie die Liberalen, und um die Mitte des Jahrhunderts war — um das moderne Wort vorweg zu nehmen — der Liberale Lord Palmerston der typische Imperialist. Der wirtschaftliche Individualismus, der um die Mitte des 19. Jahrhunderts charakteristisch für die Liberalen war, wird jetzt von den Konservativen gegen den „Sozialismus" der gegenwärtigen liberalen Regierung verfochten. Sowohl Tories wie Whigs waren Adelsfraktionen, die nicht eigentlich durch gemeinsame politische Ideale oder den gemeinsamen Glauben an bestimmte politische Prinzipien zusammengehalten wurden, sondern sie waren durch Familienfreundschaften

Digitized by Google

und -feindschaften verbunden und getrennt, und die Söhne erbten die Parteizugehörigkeit von ihren Vätern.

Der rein aristokratische Charakter des Unterhauses erhielt sich bis zur ersten Parlamentsreform von 1832, die durch eine modernere Wahlkreiseinteilung und eine Ausdehnung des Wahlrechts den Vertretern der Großindustrie, die inzwischen emporgestiegen war, den Weg ins Parlament öffnete. Nach dieser Reform nahmen Tories und Whigs die Namen Konservative und Liberale an. In ihrem Wesen hatten sie sich freilich nur wenig verändert. Sie blieben politisch-aristokratische Parteien, die zwar entgegengesetzte Regierungsprogramme, aber keine entgegengesetzten Weltanschauungen, keine abstrakten politischen Prinzipien oder verschiedene Klasseninteressen vertraten. Aber eine neue Parteigruppe fand jetzt den Eingang ins Parlament, die nicht zur Aristokratie, sondern zu den Mittelklassen gehörte und die die Ideen des französischen Liberalismus vertrat. Dies waren die Radikalen. Die Radikalen der älteren Schule waren politische Doktrinäre, wie etwa zur selben Zeit die deutschen Radikalen; sie besaßen wenig Einfluß, da sie kaum zwanzig Mann stark in das reformierte Parlament eintraten und untereinander uneinig waren. Dagegen waren die jüngeren Radikalen, die sogenannte Manchesterschule, eine Gruppe von praktischen Politikern, die vor allem wirtschaftliche Ziele verfolgten, im Interesse der Industrie und namentlich der Textilindustrie. Ihrer Agitation fielen die Kornzölle und schließlich die gesamte Schutzzollpolitik zum Opfer. Es war eine Partei von ausgesprochen bürgerlichem Charakter. Sie vertraten ein geschlossenes politisches Gedankensystem. Sie forderten im Inneren demokratische Reformen, vertraten im Wirtschaftsleben einen extremen Individualismus und glaubten alle sozialen Schäden durch Erweiterung des Wahlrechts beseitigen zu können. Nach außen waren sie Pazifisten und Klein-Engländer. Die auswärtige Politik glaubten sie durch Handelspolitik ersetzen zu können; der Freihandel sollte die Ära der Kriege überwinden. Richard Cobden selbst ist der Vater der Abrüstungsanträge gewesen. Die Kolonien betrachteten sie als eine kostspielige Bürde, ihre Losreißung von England als eine unvermeidliche und wünschenswerte Entwicklung.

Die Aufhebung der Kornzölle (1846) führte zur Spaltung der konservativen Partei. Gegen Sir Robert Peel, den konservativen Premierminister, der die Zölle aufgehoben hatte, rebellierte ein Teil seiner Gefolgschaft unter der Führung von Lord George Bentinck und Benjamin Disraeli, und sie führte ein Jahr später den Sturz seines Ministeriums herbei. Jetzt gab es drei Parteien: die Liberalen, die alten Konservativen und die Peeliten. Da aber Lord George Bentinck bald starb und Disraeli den Kampf um die Wiederherstellung der Kornzölle aufgab, blieb die freihändlerische Wirtschaftspolitik unangefochten, und zwischen den drei Parteien bestanden keine nennenswerten prinzipiellen, wohl aber um so stärkere persönliche Gegensätze. Es waren aristokratische Fraktionen, wie vorher Tories und Whigs. Keine der drei Parteien war stark genug, um sich lange an der Regierung zu behaupten; um eine Mehrheit zu schaffen, gingen Peeliten und Liberale eine Koalition ein, die schließlich zur Verschmelzung führte. Dadurch gewannen die Liberalen das Übergewicht. Die Konservativen waren durch die Spaltung ihrer Partei so geschwächt, daß sie in der Zeit von 1847 bis 1874 nur drei Ministerien bilden konnten (1852, 1858/59 und 1866/68), die zusammen nicht vier Jahre gedauert haben.

Digitized by Google

Die Radikalen besaßen, obwohl sie den Anstoß zu der neuen Handelspolitik gegeben hatten, noch keinen wesentlichen Einfluß auf die Politik der liberalen Partei, wenigstens so lange nicht, wie der liberale Führer Lord Palmerston war, dessen Ministerien die Zeit von 1853/58 und von 1859/65 ausfüllten. Zwar bemühte sich Palmerston bei der Bildung seines letzten Kabinetts, Vertreter sämtlicher liberaler Gruppen in das Ministerium zu ziehen, und bot auch Cobden ein Portefeuille an, das dieser allerdings ausschlug. Aber Lord Palmerston (er war ein irischer Lord und daher für das Unterhaus wählbar) war ein Whig der alten Schule, der die politischen Doktrinen der Radikalen völlig ignorierte und außerdem im Kabinett sehr autokratisch schaltete. Nach seinem Tode fiel die Führerschaft der liberalen Partei an Gladstone, der vom Konservatismus ausgegangen war, bei der Spaltung der Konservativen Sir Robert Peel folgte und dann mit den übrigen Peeliten zu den Liberalen überging. Je stärker die Radikalen in der liberalen Partei wurden — ein Prozeß, der durch die späteren Parlamentsreformen gefördert wurde —, desto mehr wandte sich Gladstone ihnen zu, bis er schließlich der anerkannte Führer des radikalen Flügels wurde. Diese Entwicklung der liberalen Partei nach links veranlaßte den konservativen Führer, Disraeli, ebenfalls zu einer demokratisierenden Politik. Die zweite Parlamentsreform von 1867 war das Werk Disraelis. Es war ein Streich von beispiellosem Opportunismus. Im Jahre vorher hatte Disraeli die Reformbill Gladstones aufs schärfste bekämpft, und jetzt fiel sein eigenes Gesetz weit radikaler aus. Aber er verstand den Widerstand seiner Parteigenossen zu überwinden und machte seine Partei wieder regierungsfähig. Wie Gladstone vom Konservatismus, so war Disraeli von den Radikalen ausgegangen. Er war frei von den Vorurteilen der Tories, ein glänzender parlamentarischer Taktiker; er lenkte die konservative Politik in modernere Bahnen, und seine geistige Überlegenheit in der Partei war so groß, daß auch die alten Tories, die über den „verdammten Juden" schalten, gegen seine Führung nicht rebellierten. Die Schwenkung der konservativen Partei vollzog sich, ohne daß eine Spaltung eintrat, und der innerpolitische Gegensatz zwischen Konservativen und Liberalen wurde zum großen Teile ausgeglichen.

Zugleich war Disraeli als Staatsmann der Begründer des Imperialismus, der bisher nur die Bedeutung einer literarischen Bewegung gehabt hatte. Sein großes Ministerium 1874/80 hat den Grund dazu gelegt, daß die imperialistischen Anschauungen, die heute England beherrschen, politischen Kurs erhielten. Während bisher in beiden Parteien die Auffassung vorherrschte, daß der Besitz der Kolonien eine kostspielige Last für England sei — eine Anschauung, die von den Radikalen stammte, aber allmählich zum Gemeingut auch der Liberalen und Konservativen geworden war —, schuf Disraeli den indischen Kaisertitel; und Freunde und Gegner erkannten, daß das eine symbolische Handlung war, mit der eine neue Politik Englands begann. In der auswärtigen Politik war Disraeli in gewissem Sinne ein Nachfolger seines früheren Gegners, Lord Palmerstons. Aber die imperialistischen Ideen schlugen keineswegs allein im konservativen Lager Wurzel. Die jüngere Generation in beiden Parteien begann sich von den klein-englischen Auffassungen abzukehren; Männer beider Parteien gründeten im Jahre 1868 das Royal Colonial Institute, und in dem Gladstoneschen Kabinett 1880/85 befanden sich zwei imperialistische Radikale, Sir Charles Dilke und Joseph Chamberlain.

Wenn die Regierungspartei eine neue Maßregel durchgesetzt oder eine neue Politik

Digitized by Google

begründet hat, so findet sich die gegnerische Partei, wenn auch nach heftigem Widerstande, nach einer gewissen Zeit damit ab. Trotz aller parlamentarischen Kämpfe besteht im Staatsinteresse immer eine gewisse Verständigung zwischen den Führern der beiden Parteien, und viele Maßregeln werden im Einverständnis mit der Opposition vorbereitet und durchgebracht.

Disraeli starb bald nach dem liberalen Wahlsieg von 1880. Das Gladstonesche Kabinett 1880/85 leitet insofern eine neue Epoche der englischen Parteigeschichte ein, als sich innerhalb der Parteien Gruppen zu bilden anfingen. Damit findet eine gewisse Annäherung an die Parteizersplitterung des Festlands statt, freilich mit dem Unterschied, daß diese Gruppen sich nicht als selbständige Fraktionen konstituieren, sondern im Parteiverbande bleiben; zum Teil aus diesem Mangel an besonderen Organisationen erhalten die Gruppen einen etwas schwankenden Charakter. Begründet werden die Gruppen durch unabhängige Abgeordnete, die entweder bestimmte politische Ziele verfolgen oder mit der offiziellen Parteileitung unzufrieden sind; sie stützen sich auf bestimmte politische, wirtschaftliche, religiöse oder Klasseninteressen, die nach den Erweiterungen des Wahlrechts (1867 und 1885) stärker hervortraten. In der liberalen Partei gab es in den achtziger und neunziger Jahren verschiedene radikale Gruppen, die am besten durch ihre Führer gekennzeichnet werden: Joseph Chamberlain und Sir Charles Dilke, John Morley (jetzt Lord Morley), Mr. Labouchere. Heute spielt in der liberalen Partei die radikale Gruppe der Walliser unter der Führung von Mr. Lloyd George eine große Rolle; ihr Hauptziel ist kirchenpolitisch, nämlich die Entstaatlichung der anglikanischen Kirche in Wales. Mit diesen Differenzierungen verliert die alte Parteibezeichnung der Radikalen, die etwa seit den siebziger Jahren völlig in der liberalen Partei aufgegangen waren, ihre ursprüngliche Bedeutung, wenngleich die verschiedenen radikalen Gruppen in bestimmten politischen Fragen oft gemeinsam vorgegangen sind.

Auch im konservativen Lager bildeten sich Gruppen. In erster Linie ist die sogenannte „Vierte Partei" zu nennen, die in den achtziger Jahren viel von sich reden machte. Es war eine Gruppe von vier ehrgeizigen jungen Abgeordneten: Lord Randolph Churchill (dem Vater Mr. Winston Churchills), Sir John Gorst, Sir Henry Drummond-Wolff und Mr. Arthur James Balfour, dem späteren konservativen Premierminister. Diese „vierte Partei" war äußerst unzufrieden mit der schwächlichen Opposition, die die offizielle Parteileitung im Unterhause dem Gladstoneschen Ministerium (1880/85) machte; sie bekämpfte ihre eigene Parteileitung nicht minder als die liberale Regierung, und Lord Randolph Churchill gelang es schließlich, die Parteiorganisation für sich zu gewinnen. Lord Randolph Churchill, der Begründer der „Tory-Demokratie", verfolgte ähnlich wie Disraeli eine demokratisierende Politik; er trug der fortschreitenden Demokratisierung des politischen Lebens Rechnung und bediente sich derselben demagogischen Methoden, die auf der gegnerischen Seite von Joseph Chamberlain ausgebildet wurden. Da die Massen das Wahlrecht erhielten, galt es, auf sie Einfluß zu gewinnen. „Die Massen sind unsere Herren geworden, also müssen wir unsere Herren politisch erziehen." Die offiziellen Parteiführer sahen sich genötigt, die Macht dieser Opposition innerhalb der eigenen Partei anzuerkennen und ihre Führer in das Kabinett aufzunehmen. Wie Gladstone Chamberlain und Sir Charles Dilke und später John

Digitized by Google

Morley in sein Kabinett berief, so wurden nach Gladstones Sturz (1885) die Männer der „vierten Partei" mit Ämtern bedacht.

Im Jahre 1885 fand die dritte Parlamentsreform statt, die der ärmeren Landbevölkerung das Wahlrecht gab, das die städtische Demokratie schon 1867 erhalten hatte. Die beiden Parteien waren jetzt gleich stark, so daß 1885 und 1886 binnen achtzehn Monaten vier Ministerien regierten. Aber wie 1847 sich die konservative Partei spaltete, so brach jetzt die liberale auseinander. Gladstones Homerule-Bill, die Irland ein eigenes Parlament geben wollte, führte zur Trennung. Ein aristokratischer Flügel unter Lord Hartington, dem späteren Herzog von Devonshire, und eine radikale Gruppe unter Joseph Chamberlain trennten sich von den Liberalen und begründeten eine neue Partei der „Liberalen Unionisten", deren Hauptziel die Erhaltung der Union mit Irland war. Die konservative Regierung Lord Salisburys (1886/92) hatte keine absolute Mehrheit im Unterhause und war auf die Unterstützung der liberalen Unionisten angewiesen. Die Folge war, daß die Regierung auf diese Verbündeten Rücksicht nehmen und sich in den Fragen der inneren Politik den liberalen Wünschen anpassen mußte. Die Tory-Demokraten in der konservativen Partei bildeten ein gewisses Bindeglied, und konservative und liberale Unionisten rückten einander noch näher, als sie durch die Wahlen von 1892 in die Opposition kamen und gemeinsam die zweite Homerule-Bill Gladstones zu bekämpfen hatten. Obwohl die liberalen Unionisten ihre besondere Parteiorganisation beibehalten haben, fand sachlich eine Verschmelzung mit den Konservativen statt, und 1895 traten die Führer der liberalen Unionisten in das Kabinett Salisburys ein. Die Herrschaft der vereinigten Unionisten dauerte von 1895 bis 1905. Aber in den letzten Jahren ihrer Regierung, an deren Spitze 1902 Mr. Balfour getreten war, wurde die Partei von einer ähnlichen Spaltung bedroht, wie 1885 die liberale, und durch denselben Staatsmann: Joseph Chamberlain. Sein kolonial- und wirtschaftpolitisches Programm von 1903 übte eine zersetzende Wirkung. Es bildeten sich drei Gruppen, die miteinander um die Herrschaft rangen: die Chamberlainiten, die Freihändler und die Anhänger des offiziellen Parteiführers, der in dem Bestreben, die Einheit der Partei zu bewahren, zwischen den gegnerischen Gruppen hin und her pendelte. Seiner vorsichtigen, vermittelnden Politik gelang es zwar, eine Spaltung zu verhindern, aber dadurch wurde auch die Stoßkraft der Partei gelähmt und ihr Ansehen in der Nation geschädigt, und die Folge war der ungeheuere Wahlsieg der Liberalen von 1906.

Nach dem Sturz der liberalen Regierung im Jahre 1895 schien es, als ob die liberale Partei ihrer völligen Auflösung entgegenginge. Nach Gladstones Rücktritt brach der „Kampf der Diadochen" aus. Die verschiedenen Führer, Gruppen und Richtungen bekämpften einander in der Presse und in den Klubs, im Parlament und auf den Parteikonferenzen; selbst die Parteibankette mußten der Fehde dienen. Es war nicht einmal möglich, einen allgemein anerkannten Führer der Partei aufzustellen. Nur ganz allmählich gelang es Sir Henry Campbell-Bannerman, den man nur zum Führer der Partei im Unterhause aufgestellt hatte, mit viel Geduld, Takt und Nachgiebigkeit, den Gegensatz zwischen den widerstreitenden Gruppen zu überbrücken. Aber erst als das Chamberlainsche Programm von 1903 die Zwietracht im konservativen Lager entzündete und als die Möglichkeit einer liberalen Regierung heranrückte, kamen

Digitized by Google

die einzelnen liberalen und radikalen Gruppen einander wieder näher. Als Sir Henry Campbell-Bannerman Ende 1905 mit der Kabinettsbildung betraut wurde, berief er die Führer aller Gruppen in sein Ministerium, und die gemeinsame Arbeit und der Kampf gegen die Tarifreform und gegen das Oberhaus stellte die Einheit der Partei wieder her.

Indes besteht ein Gegensatz zwischen den gemäßigten Liberalen und den Radikalen fort, und Sir Henry Campbell-Bannermans Nachfolger, Mr. Asquith, hat sich in dem neuen Parlament von 1910, zumal in der Oberhausfrage, mehrfach den Forderungen der Radikalen in nicht mißzuverstehender Weise fügen müssen. Die Radikalen drohten, falls die Regierung in der Oberhausfrage den Konservativen wesentliche Zugeständnisse machen würde, mit einer Trennung von der Partei. Auf der anderen Seite sind auch in der konservativen Partei nicht unbeträchtliche Gegensätze vorhanden. Wenn auch die konservativen Freihändler so gut wie vollständig aus dem Parlament verdrängt sind, so herrscht über die künftige konservative Handelspolitik keineswegs Übereinstimmung. Von Mr. Balfour ist bekannt, daß er nichts weniger als ein begeisterter Anhänger der Tarifreform ist, und von einer Anzahl parlamentarischer Vertreter von bedeutenden wirtschaftlichen Interessen darf man sagen, daß sie die Bekämpfung der extremen Tarifreformer nur aufgeschoben haben, bis die konservative Partei wieder zur Regierung gekommen ist. Auch in der Oberhausfrage bestehen Meinungsverschiedenheiten. Die entschlossenen Tarifreformer wären durchaus geneigt, den Liberalen Zugeständnisse zu machen, um die Verfassungsfrage aus der Welt zu schaffen und den Weg für den Kampf um den Schutzzoll freizumachen. Gerade in den letzten Wochen macht sich in der konservativen Partei eine große Unzufriedenheit mit der Führerschaft Mr. Balfours bemerklich, ohne daß jedoch die unzufriedenen Elemente einen bedeutenden Parlamentarier als Führer aufstellen konnten; erst wenn die Konservativen wieder eine Mehrheit im Unterhause haben werden, wird es sich zeigen, welchen Einfluß die verschiedenen Richtungen auf die Partei und ihre Politik haben werden.

2. Die Iren und die Arbeiterpartei.

Ein unmittelbares Ergebnis der Parlamentsreformen von 1867 und 1885 war das Emporsteigen der irischen Partei. Die irische Frage zieht sich durch die ganze innere Politik des 19. Jahrhunderts. Sie hat die Haltung beider Parteien oft bestimmend beeinflußt; die irische Hungersnot von 1846 gab den letzten entscheidenden Anstoß zu der Beseitigung der Kornzölle. Aber die irischen Probleme wurden zwischen der konservativen und liberalen Partei allein verhandelt. Eine irische Partei gab es noch nicht. Irland war nach der Unionsakte von 1800 mit 100 Sitzen im „Imperial Parliament“ — wie es seit der Union mit Irland hieß — vertreten, aber dank dem herrschenden Wahlrecht teilten sich die englischen Grundherren beider Parteien in die Mandate. Die Aufhebung der Testakte und die erste Parlamentsreform von 1832 öffneten zum ersten Male ein paar katholischen Iren den Weg ins Parlament, von denen der bedeutendste O'Connell war; im allgemeinen hielten sich diese Iren zu den Radikalen. Die Parlamentsreform von 1867 gab der städtischen Demokratie das Wahlrecht. Die nächsten Wahlen (1868) folgten zu schnell, als daß die Iren die Früchte der Parlamentsreform ernten konnten, aber bei den folgenden Wahlen von 1874 gewannen sie 58 Mandate, und ihre Abgeordneten lösten alsbald die Ver-

Digitized by Google

bindung mit den Liberalen und konstituierten sich als eigene Partei. Die Parlamentsreform von 1885, die die Masse der Kleinpächter und Landarbeiter politisch mündig sprach, brachte die nationalistische Partei auf rund 80 Mitglieder. Diese Zahl steht mit geringen Schwankungen ebenso fest wie der geographische Besitzstand der Rassen und Bekenntnisse. Das katholisch-keltische Irland verfügt über etwa 80 Wahlkreise und das protestantisch-angelsächsische Ulster über etwa 20. Die nationalistische Partei ist überwiegend katholisch, obwohl sie fast immer ein paar protestantische Vertreter im Parlament gehabt hat, unter anderen ihren berühmtesten Führer Parnell.

Das Hauptziel der Nationalisten ist Homerule, d. h. politische Selbstregierung mit einem eigenen irischen Parlament, wie es bis 1798 bestanden hatte. An zweiter Stelle steht die Agrarreform. Das Boykottsystem und die Agrarunruhen waren eine Folge der drückenden ländlichen Verfassung. Nun hat die letzte konservative Regierung Salisbury-Balfour eine Reihe wichtiger Reformen durchgeführt. Irland hat städtische Selbstverwaltung erhalten, und das Agrargesetz von 1903 hat den Anfang zur Ablösung der Grundherrschaften und zur Begründung bäuerlichen Eigentums gemacht. Ohne Zweifel hat die irische Frage an politischer Gefahr für England verloren. Das war eine natürliche Folge der Bevölkerungsbewegung. Im Jahre 1841 betrug die Bevölkerung Irlands über 8 000 000 und die Bevölkerung des Vereinigten Königreichs 24 000 000. Seitdem ist die Bevölkerung Irlands durch Auswanderung auf die Hälfte gesunken, während die Bevölkerung von England, Wales und Schottland sich verdoppelt hat. Irland zählte 1901 nur 4 500 000, das Vereinigte Königreich nahezu 42 000 000 Einwohner. Der Gedanke eines politisch selbständigen Irland muß utopisch erscheinen, und die irischen Führer erklären jetzt selbst, daß sie mit einer Selbstregierung für Irland, etwa wie Kanada, Australien und Südafrika sie haben, also im Rahmen der britischen Reichsverfassung zufrieden sein würden.

Gegenwärtig liegt die Bedeutung der irischen Frage ganz wesentlich auf parlamentarischem Gebiet. Im Unterhause nimmt die nationalistische Partei eine ähnliche Stellung ein, wie die polnische Fraktion im preußischen Abgeordnetenhause. In der Regel steht sie in der Opposition, und ihre Haltung gegenüber den politischen Problemen Englands und des britischen Reichs wird durch rein taktische Rücksichten bestimmt. Bei einer schwachen Regierungsmehrheit fällt ihre numerische Stärke bedeutend ins Gewicht. Das Gladstonesche Kabinett 1892/95 lebte geradezu von der Gnade der Iren; nur mit ihrer Unterstützung verfügte er über die kleine Unterhausmehrheit von 40 Stimmen. Auch die gegenwärtige liberale Regierung ist auf die Unterstützung der Nationalisten angewiesen. Die Liberalen und Konservativen gingen aus den Wahlen von 1910 in gleicher Stärke hervor, aber zusammen mit den Iren und der Arbeiterpartei haben die Liberalen eine Mehrheit von mehr als 100 Stimmen. Freilich gehen die Iren ein Bündnis oder eine Vereinigung nur um einen bestimmten Preis ein. Gladstone versuchte in seinem letzten Kabinett Homerule direkt zu erreichen. Jetzt soll das stärkste Bollwerk dagegen, das Oberhaus, gebrochen werden, aber im Hintergrund der Regierungspolitik steht auch heute Homerule. Indes ist unter den Iren, wie so oft, ein innerer Zwist ausgebrochen. Das nationalistische Irland ist im jetzigen Parlament durch zwei Parteien vertreten, die alte nationalistische Partei unter der Führung John Redmonds und die „Unabhängigen Nationalisten" unter

Digitized by Google

William O'Brien. Diese zählen zwar gegenwärtig nur elf Abgeordnete, haben aber bei den letzten Wahlen fast ebensoviel Stimmen aufgebracht wie die Anhänger Redmonds, und die nächsten Wahlen können weitere Verschiebungen bringen.

Durch das Emporkommen der Nationalisten wurde die erste Bresche in das englische Zweiparteiensystem gelegt. Nach der dritten Partei aber entstand eine vierte, die Arbeiterpartei. Schon bald nach der zweiten Parlamentsreform von 1867, die den städtischen Arbeitern das Wahlrecht gab, wurden die ersten Versuche gemacht, Persönlichkeiten aus der Arbeiterklasse ins Parlament zu wählen. In der Tat hat der große Gewerkschaftsverband der Bergarbeiter schon in den siebziger Jahren seine ersten Vertreter nach Westminster entsandt, aber es blieb eine kleine Zahl von Abgeordneten, die ihre politische Tätigkeit im wesentlichen auf sozialpolitische Fragen beschränkten und sich im allgemeinen zu den Radikalen hielten.

Die englischen Trade-Unions hatten seit dem Mißlingen der Chartistischen Bewegung eine ausschließlich gewerkschaftliche Politik verfolgt, die unter Beiseitesetzung aller parteipolitischen Strebungen lediglich die Lohnverhältnisse und die allgemeinen Arbeitsbedingungen ihrer Klasse zu bessern trachtete. Der glänzende wirtschaftliche Aufschwung, den England seit den fünfziger Jahren nahm, erklärt diese kluge Selbstbeschränkung zur Genüge. Als aber Ende der siebziger Jahre die Handelskonkurrenz des Auslandes begann und eine Reihe schwerer Wirtschaftskrisen einsetzte, fanden auch in England die sozialistischen Lehren Eingang. In der ersten Hälfte der achtziger Jahre wurden die beiden ersten sozialistischen Vereine gegründet, die Social Democratic Federation, die auf Marxistischer Grundlage steht, und die Fabian Society. Der Sozialdemokratische Verband ist in England nie populär geworden. Er zählt auch heute nicht mehr als 15 000 Mitglieder und ist politisch einflußlos. Dagegen hat die Fabier-Gesellschaft, obwohl sie nicht mehr als 2000 Mitglieder hat, außerordentlich viel dazu beigetragen, den Glauben an den wirtschaftlichen Individualismus der Manchesterschule zu erschüttern. Es ist ein Propagandaverein von Männern der Mittelklasse, der, um den deutschen Ausdruck anzuwenden, den „Sozialismus der Gebildeten" in weite Kreise getragen und der namentlich bei der Förderung des Gemeindesozialismus, zumal in der Stadtverwaltung von London, bedeutende Erfolge aufzuweisen hat. Einen direkten parteipolitischen Einfluß hat sie nie gehabt und nie angestrebt. Dies Ziel setzte sich die „Unabhängige Arbeiterpartei", die 1893 gegründet wurde, ausgesprochen sozialistische Strebungen verfolgt und eine parlamentarische Arbeiterpartei ins Leben rufen wollte. Den größten Nachdruck legte sie auf ihre Unabhängigkeit. Sie wollte ebenso wie die Iren neben Konservativen und Liberalen eine selbständige Partei bilden. Ihr Führer war Keir Hardie, der schon 1892/1895 dem Parlament angehörte. Sonst hatte die Partei bei den Parlamentswahlen kein Glück, aber es gelang ihr, eine Anzahl von Gemeindewahlen zu gewinnen; die „Unabhängigen" suchten nach altem englischen Brauch in den verschiedenen Zweigen des Selfgovernment eine Vorschule für ihre parlamentarische Laufbahn zu gewinnen. Die Wahlen von 1906 haben die Unabhängige Arbeiterpartei stark gefördert. Ihre Mitgliederzahl ist seitdem von 13 000 auf 40 000 gestiegen, und sie haben gegenwärtig 184 Ehrenämter in Städten und Grafschaften und über 800 in kleinen Gemeindeverbänden inne.

Schon in den neunziger Jahren gewann die Unabhängige Arbeiterpartei einen

Digitized by Google

starken Einfluß auf die Gewerkschaften. Im Jahre 1899 war sie so weit, daß der Kongreß der Trades-Unions beschloß, eine Vereinigung mit den sozialistischen Gesellschaften herzustellen, zum Zweck einer besonderen Arbeitervertretung im Parlament. Im folgenden Jahre fand diese Vereinigung statt; es wurde das Labour Representation Committee gegründet, das sich nach der Wahl von 1906 als Arbeiterpartei konstituierte. Die Arbeiterpartei gewann bei den Wahlen von 1906 29 Mandate; daneben war der Gewerkschaftsverband der Bergarbeiter durch 11 Abgeordnete vertreten, die sich zur liberalen Partei hielten. Die Arbeiterpartei nahm das Programm der Unabhängigen Arbeiterpartei an und bildete eine selbständige parlamentarische Partei; ihre Mitglieder erhalten nach dem Vorbild der Iren Diäten aus der Parteikasse. Die Arbeiterpartei beruht auf einem Kompromiß zwischen den sozialistischen Vereinen und den Gewerkschaften. Im Parlament hat sich die praktische Geschäftskenntnis, die ihre Mitglieder in der Verwaltung der großen Gewerkschaftsverbände und im Selfgovernment erworben haben, bewährt. Sie haben gezeigt, daß sie sich auf die Politik des Möglichen zu beschränken verstehen. In der sozialpolitischen Gesetzgebung haben sie eine Reihe von Erfolgen erzielt. In Fragen, die mit der Sozialpolitik nichts zu tun haben, wie in den Wehrfragen, vertritt sie ungefähr denselben Standpunkt wie die Radikalen.

Bei den Wahlen von 1910 hat die Arbeiterpartei keine weiteren Fortschritte gemacht, aber die 11 Abgeordneten von dem Bergarbeiterverband haben sich ihr angeschlossen, so daß ihre Zahl auf 40 gestiegen ist. Da sie zu den schärfsten Gegnern des Oberhauses gehört, ist sie eine Koalition mit den Liberalen eingegangen. Es darf wohl als sicher gelten, daß sie im Laufe der Zeit eine beträchtliche Anzahl von Mandaten gewinnen wird. Schon jetzt zählen die Arbeiterpartei und die Iren zusammen 120 Abgeordnete, die jede Regierung als mögliche, wenn nicht als wahrscheinliche Gegner betrachten muß. Das Zweiparteiensystem, auf dem die bisherige politische Geschichte Englands beruht, besteht tatsächlich nicht mehr — eine Tatsache von dauernder Bedeutung, die nicht ohne weittragende Folgen für das englische Regierungssystem sein kann.

3. Die Parteien und die Wehrfragen.

Die beiden großen Parteien, die Konservativen und die Liberalen, nahmen zu den Wehrfragen im allgemeinen dieselbe Stellung ein wie zu den anderen politischen Tagesfragen, d. h. sie betrachteten sie nicht unter den Gesichtspunkten abstrakter Prinzipien, sondern der praktischen Politik. Die Wehrfragen beschäftigten aber im großen und ganzen nur die Führer der beiden Parteien und einige wenige Abgeordnete, meist frühere Land- und Seeoffiziere, die ein berufliches Interesse daran nahmen. Die größere Masse der Parteien, des Parlaments und der öffentlichen Meinung verhielt sich in normalen Zeiten recht gleichgültig, und unter dieser Teilnahmlosigkeit wurden die Wehrfragen nahezu zu bloßen Verwaltungsangelegenheiten der Ressorts. Die Kabinette behandelten, wie gesagt, die Wehrfragen von praktischen politischen Gesichtspunkten, und unter diesen stand obenan die Rücksicht auf die Interessen der Partei, und was eng damit zusammenhing, auf die Steuerfragen.

Nach den napoleonischen Kriegen war das Bedürfnis nach sparsamer Finanz-

Digitized by Google

politik so groß, daß die Tories, die bis 1830 regierten, die Ausgaben für Heer und Flotte nach Möglichkeit einschränkten. Die Whigs, die nach langer Opposition 1830 eine Regierung bildeten, hatten den Wählern weitere Herabsetzungen der Steuern versprochen, was nur durch Verringerung der Ausgaben bei den großen Zuschußverwaltungen, dem Heer und der Flotte, möglich war. Die Radikalen, die seit den vierziger Jahren größeren Einfluß im Unterhause erlangten, forderten aus grundsätzlichen Erwägungen eine Verringerung der „unproduktiven" Ausgaben für Heer und Flotte. So waren alle Parteien in der Befolgung größter Sparsamkeit einig. Unter diesen Umständen hatten die Fachminister, die Mehrforderungen stellten, einen schweren Stand. Die Biographien der Staatsmänner, die in dem Zeitraum von 1830 bis in die achtziger Jahre Schatzkanzler gewesen sind, enthalten manche Hinweise auf die Kämpfe des Schatzamts mit der Heeresverwaltung und der Admiralität über die Höhe der Etats. Sir John Briggs „Naval Administration" und die Biographie des Herzogs von Cambridge, der 1852 bis 1895 Oberstkommandierender der Armee war, sind voll von Klagen über die Unmöglichkeit, die notwendigen Geldbewilligungen durchzusetzen. Der Schatzkanzler pflegte die Mehrforderungen der Ressorts für unangebracht zu erklären, denn eine geringe Erhöhung der Einkommensteuer konnte der Partei bei den nächsten Wahlen verhängnisvoll werden. Oft war der Erste Lord der Admiralität selbst ein eifriger Parteimann, dessen Hauptinteresse weniger in seinem Ressort als im Parlament lag. Damals war häufig auch der Erste Seelord, also die erste fachmännische Autorität der Admiralität, ein Abgeordneter, ein ebenso entschiedener Parteimann wie sein Chef und wie dieser aus parteitaktischen Gründen ein ausgesprochener „Ökonomist".

Jede Regierung, gleichviel ob konservativ oder liberal, hatte das Bestreben, sich mit einem niedrigen Heeres- und Flottenetat über die finanzpolitischen Schwierigkeiten des nächsten Jahres hinwegzuhelfen. Die Regierungen glaubten sich nur durch größte Sparsamkeit am Ruder erhalten zu können; die jeweilige Opposition pflegte höhere Etatsforderungen als überflüssig, übertrieben und als geeignet zu bezeichnen, politische Verwicklungen mit dem Ausland hervorzurufen. Das größte Hindernis für Etatserhöhungen lag im Schatzamt. Häufig kam, wie wir von Sir John Briggs erfahren, die Entscheidung über die Etatsfragen gar nicht bis an den Schatzkanzler selbst, geschweige bis an den Premierminister, sondern sie wurden von den permanenten Beamten des Schatzamts und nicht selten ziemlich in Bausch und Bogen erledigt. Diese Beamten hatten ein dienstliches Interesse, sich durch Ablehnung von Mehrforderungen den Beifall ihrer Vorgesetzten zu erwerben. Schatzkanzler und Premierminister nahmen sich kaum die Zeit, sich in die verwickelten Einzelheiten des Fachetats einzuarbeiten. Dieser Mangel an Nachprüfung durch den Premierminister und das Kabinett wirkte auf die Verwaltungstätigkeit der Admiralität selbst zurück. Sir John Briggs sagt: „Ich kann fest behaupten, daß viele Jahre hindurch kein einziges Mitglied des Board of Admiralty imstande gewesen wäre, anzugeben, welche Schiffe der Reserveklasse wirklich seebereit waren, wie sie bemannt werden sollten, oder für welche Art des Dienstes sie bestimmt waren." Briggs führt sogar Beispiele an, wo der Premierminister von der Admiralität unrichtige Aufstellungen erhielt. Er schreibt: „Wirklich zuverlässige Auskünfte erhält die Nation niemals, das Unterhaus selten, und es

Digitized by Google

ist zweifelhaft, ob selbst dem Premierminister das, was er haben will, in ehrlicher Weise geliefert wird."*) Die Hauptschuld an diesen Mißständen erblickt Briggs nicht darin, daß ein Zivilist an der Spitze der Admiralität steht, sondern daß die Seelords keine Gelegenheit hätten, ihre Ansichten und Überzeugungen Jahr für Jahr der Öffentlichkeit vorzulegen.

Der Mangel einer weitsichtigen, zielstrebigen Wehrpolitik zeigte sich bei dem Ausbruch des Krimkrieges. Die Militärverwaltung machte völlig bankerott, und die Admiralität war froh, daß dadurch die öffentliche Aufmerksamkeit von den keineswegs glänzenden Zuständen in der Flotte abgelenkt wurde. Aber diese Erfahrungen besserten nichts. Nach wie vor lebte man von der Hand in den Mund. Kam es dann zu einer politischen Krisis, so brach eine Panik aus; dann wurden stoßweise große Geldmittel bewilligt, aber mit geringeren Ergebnissen verwendet, als eine stetige und systematische Wehrpolitik mit kleineren Summen hätte erzielen können. Es gab in jener Zeit drei große Paniken, 1847 bis 1848, 1851 bis 1853 und 1859 bis 1861. Sie wurden durch die Seerüstungen Frankreichs hervorgerufen. Die Furcht vor einer französischen Invasion war damals allgemein verbreitet. Lord Palmerston warnte als Oppositionsführer und als Premierminister immer wieder vor der drohenden Gefahr; damals wurden die Freiwilligen-Truppen reorganisiert, und seit 1860 wurde der Bau von Panzerschiffen ernstlich in Angriff genommen. Allem Anscheine nach haben Lord Palmerston und seine Freunde die letzte Panik in der Absicht inszeniert, um die nötigen Summen für eine Verstärkung der Rüstungen bewilligt zu bekommen. Aber bei dem Mangel an einem klaren System sind auch damals große Summen vergeudet worden.**)

Auch unter Disraeli und Gladstone gab es in der Wehrpolitik keinen nennenswerten Unterschied zwischen Konservativen und Liberalen. Disraeli verfolgte in den Etatsfragen eine ebenso strenge Sparsamkeit wie sein liberaler Gegner. Auch unter seinem großem Ministerium 1874/80, das sich auf eine starke Unterhausmehrheit stützte, hatte der Herzog von Cambridge über Armeeeinschränkungen zu klagen. Der Erste Lord der Admiralität, Mr. Ward Hunt, ordnete, sobald er sein Amt übernommen hatte, eine gründliche, unparteiische Untersuchung über den Stand der Flotte an, auf Grund deren er im Parlament erklärte, die Flotte sei sehr reformbedürftig und er müsse eine beträchtliche Nachtragsforderung stellen. Aber kurz vorher hatte der Premierminister Disraeli eine große Rede über den schweren Druck der Rüstungen und die Notwendigkeit sparsamer Politik gehalten, und der Erste Lord der Admiralität wurde zu einem völligen Rückzug gezwungen. Er mußte sich zu einer neuen Erklärung im Parlament verstehen, daß sich die Flotte doch in einem weit besseren Zustand befände, als er ursprünglich angenommen hatte, und daß die vorhandenen Geldmittel für die unmittelbaren Bedürfnisse ausreichten.

In den achtziger Jahren begann die Vorarbeit für eine Verstärkung der Flotte von neuem. Die erste erfolgreiche Unternehmung dieser Art ging von einem liberalen Schriftsteller aus und richtete sich gegen eine liberale Regierung; die zweite ging von

*) Naval Administration, S. 145.

**) Vgl. das Pamphlet Cobdens: The three panics 1862. (Political writings, Bd. II.). — Daniels, Die Engländer und die Gefahr einer französischen Landung zur Zeit Louis Philipps und Napoleons III. (Delbrück-Festschrift, 1899).

Digitized by Google

einem konservativen Abgeordneten aus und richtete sich gegen eine konservative Regierung. Im Jahre 1884, unter dem Ministerium Gladstone, veröffentlichte die damals liberale „Pall Mall Gazette", die von dem bekanntem Schriftsteller W. T. Stead geleitet wurde, eine Reihe von Artikeln über die unzureichenden Flottenrüstungen Englands. Stead selbst erzählt*), daß ihn Mr. Arnold Forster, der spätere unionistische Kriegsminister, zu dieser Kampagne veranlaßt hatte und daß der Erste und der Zweite Seelord und eine Reihe von Seeoffizieren seine bedeutendsten Gewährsmänner waren. In den Marinekreisen herrschte große Unzufriedenheit; der konservative Oppositionsführer, Lord Salisbury, hielt im Oberhaus eine kritische Rede, aber Lord Northbrook, der Erste Lord der Admiralität, suchte die Überlegenheit der englischen Flotte nachzuweisen. Bald darauf begannen die Enthüllungen der „Pall Mall Gazette", und Lord Northbrook, der im Mai erklärt hatte, für eine Nachtragsforderung von £ 3 000 000 keine Verwendung zu haben, erhielt wenige Monate darauf eine Etatserhöhung von £ 5 500 000.

Dieser erfolgreiche Preßfeldzug leitete einen Umschwung in der englischen Flottenpolitik ein. Wie vorher beide Parteien in der Sparsamkeitspolitik einig gewesen waren, so machten jetzt beide die neue Schwenkung mit. Als in dem nächsten liberalen Kabinett (Februar bis August 1886) Gladstone eine Herabsetzung des Flottenetats durchzusetzen suchte, scheiterte er an dem entschiedenen Widerspruch des Ersten Lords der Admiralität, Lord Ripon. Die nächste bedeutende Flottenvermehrung, geschah unter dem konservativen Kabinett Salisbury, und sie wurde, wie die von 1884/85, gegen den Willen der Regierung erzwungen. Im August 1886 war Lord Salisbury Premierminister geworden; Schatzkanzler war Lord Randolph Churchill, der Führer der Tory-Demokratie und ein leidenschaftlicher Verfechter des Sparsamkeitsprinzips. Die finanzpolitische Lage war schwierig, und der Schatzkanzler verlangte einen Abstrich von £ 1 300 000 vom Heeres- und Flottenetat. Der Erste Lord der Admiralität war zur Streichung von ½ Million £ bereit, aber der Kriegssekretär gab nicht nach; Lord Randolph trat von seinem Amt zurück und bereitete damit seiner politischen Laufbahn, die so glänzend begonnen hatte, ein jähes Ende (Dezember 1886). Schon im Sommer 1886 hatte Lord Charles Beresford, der als konservativer Abgeordneter ins Unterhaus gewählt und bei der Bildung des Kabinetts zum Vierten Seelord ernannt worden war, der Admiralität eine ausführliche Denkschrift eingereicht, worin die mangelhafte Seerüstung, die unzureichende Vorbereitung für den Kriegsfall, das Fehlen eines Nachrichtendienstes usw. scharf kritisiert wurde. Diese Denkschrift wurde — wie es heißt, durch den Vertrauensbruch eines untergeordneten Beamten — im Oktober in der „Pall Mall Gazette" veröffentlicht. Lord Charles Beresford hatte mit seinen Forderungen zunächst keinen Erfolg, wie die Nachgiebigkeit des Ersten Lords gegenüber der Forderung des Schatzkanzlers zeigte. Dann beschloß die Admiralität allerdings die Einrichtung eines Nachrichtendienstes, wie ihn die Beresfordsche Denkschrift gefordert hatte. Aber es ergaben sich doch so tiefe Meinungsverschiedenheiten zwischen dem Ersten Lord und Lord Charles, daß dieser sich entschloß, zurückzutreten, um als unabhängiger Abgeordneter volle Freiheit des Handelns zu haben. Jetzt entfaltete er eine

*) Vgl. seinen Artikel: »The rebuilding of the British Navy«, im Juliheft der Review of Reviews, 1897.

Digitized by Google

energische Agitation in und außer dem Hause, durch die Presse und durch Versammlungen, und auf diese Agitation ist die Naval Defence Act von 1889 zurückzuführen. Dieses Gesetz entsprach völlig einem Entwurf, den Lord Charles Beresford im Herbst 1888 dem Hause vorgelegt hatte. Noch im Dezember 1888 bezeichnete Lord George Hamilton, der Erste Lord der Admiralität, den Antragsteller als einen „enthusiastischen Seemann, der zu Übertreibungen neigt"; aber kaum drei Monate später brachte er selbst eine Bill ein, die dem Beresfordschen Entwurf so gut wie gleich kam. Die Naval Defence Act sah eine außerordentliche Ausgabe von £ 21 500 000 vor, die auf fünf Jahre verteilt werden sollten. In dieser Frist sollten 70 neue Schiffe gebaut werden: acht erstklassige Schlachtschiffe zu 14 000 Tonnen, zwei zweitklassige zu 9000 Tonnen, neun erstklassige Kreuzer zu 7300 Tonnen, 29 kleine Kreuzer zu 3400 Tonnen und vier zu 2600 Tonnen und 18 Torpedokanonenboote.

Die Naval Defence Act von 1889 hat Epoche gemacht. Von ihr rechnet eine neue Periode in der englischen Flottenpolitik. Die Aufwendungen für Flotte und Heer stiegen sehr bedeutend. In dem Jahrzehnt von 1874 bis 1884 hatte der Etat für Heer und Flotte zusammen durchschnittlich £ 25 000 000 pro Jahr betragen. In den drei Etatsjahren 1884/85 bis 1886/87 stieg er im Durchschnitt auf £ 31 000 000; er erreichte in dem letzten Budget des liberalen Kabinetts Gladstone-Rosebery (1895/96) die Höhe von £ 36 500 000 und in dem letzten Budget der konservativen Regierung Salisbury-Balfour (1905/06) eine Höhe von mehr als £ 63 000 000. Die Naval Defence Act von 1889 hat aber nicht allein die Höhe des Etats und die Vermehrung der Flotte beeinflußt. Sie leitete eine weit zielstrebigere und systematischere Politik ein, die in dem denkbar stärksten Gegensatz zu der früheren Praxis steht. Bezeichnend war die Abweichung von der herkömmlichen Praxis der jährlichen Bewilligung, indem die Defence Act ein Schiffsbauprogramm für fünf Jahre aufstellte, so daß noch die folgende liberale Regierung (1892/95) durch dieses von den Konservativen gegebene Gesetz gebunden war. Allerdings ist es das einzige Flottengesetz in England geblieben, das sich auf mehrere Jahre erstreckte, aber es hat die Flottenpolitik der folgenden Regierungen dadurch bestimmend beeinflußt, daß es zum ersten Male ein politisches Prinzip verkörperte. Die Naval Defence Act von 1889 hat den Zweimächte-Standard begründet. Sie war unter dem Eindruck der vermehrten Seerüstungen Frankreichs und Rußlands zustande gekommen, und jetzt wurde der Grundsatz aufgestellt, der die englische Flottenpolitik bis in die neueste Zeit beherrscht hat, daß die englische Flotte den Flotten der beiden nächststarken Seemächten — gemeint waren Frankreich und Rußland — gewachsen oder vielmehr überlegen sein müßte. Den Grund dafür, daß dieser bedeutsame Umschwung in der englischen Flottenpolitik parlamentarisch möglich wurde, sieht Sir John Briggs in dem Umstand, daß sowohl der damalige Schatzkanzler, Mr. Goschen, als auch der „Leader" des Unterhauses, Mr. W. H. Smith, früher Erste Lords der Admiralität gewesen waren und demnach den Zustand und die Bedürfnisse der Flotte aus eigener Erfahrung genau kannten. Im Parlament fand die Bill die Unterstützung von liberalen Imperialisten, wie Sir Charles Dilke, und stieß auf scharfen Widerstand bei anderen radikalen Gruppen in beiden Parteien, bei dem Tory-Demokraten Lord Randolph Churchill und dem oppositionellen Radikalen Labouchere. In der Presse fand die Bill weder entschiedene Ablehnung noch große

Digitized by Google

Begeisterung; im allgemeinen war die Provinzpresse mehr davon eingenommen als die Londoner.*)

In derselben Zeit wurde die Frage der Kriegsbereitschaft der Armee beraten. Schon vorher, im Jahre 1886, war — zum ersten Male — ein Mobilmachungsplan entworfen worden. Ende 1888 verfaßte der Kriegssekretär eine Denkschrift über die Kriegsvorbereitungen, die 1891 veröffentlicht wurden. Während der Adjutant-General, Lord Wolseley, das Hauptgewicht auf die Organisation einer Truppe für den überseeischen Dienst legte, sah der Staatssekretär die wichtigste Aufgabe in der Organisation der Landesverteidigung. Der Biograph des Herzogs von Cambridge bezeichnet als eine Folge dieser Vernachlässigung des Expeditionskorps, daß die späteren Kriegssekretäre entmutigt wurden, die notwendigen Mittel für die Truppen zum überseeischen Dienst zu fordern. Diese Politik hat sich im Burenkriege schwer gerächt, und erst nach dem Kriege begann auch für die Armee eine Zeit systematischer und zielbewußter Politik.**)

Für die Flottenpolitik wurde es von der größten Bedeutung, daß die Führer der beiden großen Parteien im Prinzip einverstanden waren, daß also die Kontinuität trotz des Wechsels der Regierungen gewahrt wurde. Das hatte sich, wie schon erwähnt, bereits im Jahre 1886 gezeigt, als Lord Ripon als Erster Lord der Admiralität in dem kurzen Kabinett Gladstones sich der Forderung des Premierministers, den Etat zu beschneiden, mit Erfolg widersetzte. Als Gladstone 1892 von neuem an die Spitze eines liberalen Kabinetts trat, war seine Regierung für die nächsten Jahre durch die Naval Defence Act gebunden. Erst für den Flottenetat von 1894/95 bekam sie freie Hand. Gladstone verlangte eine Einschränkung des Etats, der eine beträchtliche Erhöhung gegen das Vorjahr vorsah. Aber wie Lord Ripon im Jahre 1886, so versagte sich der jetzige Erste Lord der Admiralität, Lord Spencer, dem Wunsch des Premierministers. Lord Spencer fand im Kabinett Unterstützung, und diese Opposition war einer der entscheidenden Gründe für Gladstones Rücktritt. An seine Stelle trat Lord Rosebery, der mit Lord Spencer übereinstimmte, und der erste freie Flottenetat der liberalen Regierung überstieg den letzten um £ 3 126 000. Auch das folgende Jahr wies eine Erhöhung auf, und von seiten der Opposition sprach Lord George Hamilton, der Chef der Admiralität unter der letzten konservativen Regierung, die Genugtuung seiner Partei nicht nur über die Kontinuität der Flottenpolitik aus, sondern rühmte noch mehr, daß die Verwaltung der Admiralität unter der liberalen Herrschaft große Fortschritte gemacht hatte. Im Juli desselben Jahres (1895) wurden die Liberalen gestürzt, und unter der folgenden zehnjährigen Herrschaft der Unionisten ist der Ausbau und die Organisation der Flotte systematisch weitergeführt worden. Bemerkenswert ist, daß die bedeutende Erhöhung des ersten unionistischen Flottenetats (1896/97) von den offiziellen Führern der Opposition nicht bekämpft wurde. Von den oppositionellen Radikalen fand Sir Charles Dilke das Bauprogramm sogar ungenügend, während anderseits Mr. Labouchere mit 44 Anhängern einen vergeblichen Oppositionsversuch machte.

*) Annual Register für 1889.

**) Vgl. „Marine-Rundschau", Januarheft 1910: Die britischen Wehrfragen und die Reichskonferenz von 1909.

Digitized by Google

Seit der Defence Act von 1889 ist die Kontinuität in der Flottenpolitik im wesentlichen gewahrt geblieben. Allerdings blieb es bei jährlichen Bewilligungen und jährlichen Bauplänen, aber wenn daraus auch keine gerade Linie der Vorwärtsbewegung hervorging, so ist doch der Ausbau der Marine und die allgemeine Flottenpolitik ungleich systematischer und folgerichtiger entwickelt worden, als in der vorhergehenden Periode. Die früheren krampfhaften Anläufe zu einer plötzlichen, schlecht vorbereiteten und unverhältnismäßig kostspieligen Flottenverstärkung haben sich nicht wiederholt. Die Flottenvermehrung von 1909 erinnert nur noch darin an die frühere Zeit, daß die Regierung sich einer künstlich inszenierten Panik bediente, um den in der eigenen Partei vorhandenen Widerstand zu überwinden. Die völlige Umgestaltung, die die volkswirtschaftlichen Grundlagen in den letzten Jahrzehnten erfahren haben, ermöglichte eine gewaltige Erhöhung des Etats. Aber von der größten Bedeutung war doch, daß die Regierung jetzt den Fachmännern in der Admiralität bei weitem mehr Einfluß auf den Etat einräumte. Allmählich, nicht ohne gelegentliche Rückfälle, war die englische Politik in die Bahnen des modernen Imperialismus geleitet worden. Noch Ende der achtziger Jahre gab es in einem konservativen Kabinett Vertreter des alten Sparsamkeitssystems, wie Lord Randolph Churchill. Seitdem aber hat sich zuerst die konservative Regierung von der früheren Sparsamkeitspolitik losgesagt, und die liberale folgte ihr nach.

Betrachten wir die gegenwärtige Stellung der beiden großen englischen Parteien zu den Wehrfragen, so muß auf die fundamentale Verschiedenheit der politischen Funktionen der politischen Parteien Englands und Deutschlands hingewiesen werden. In England stellt die Partei, die die Wahlen gewonnen hat, die Regierung. Die Regierung bestimmt das politische Programm, und wenn ein Teil der Partei damit nicht einverstanden ist, so hat er nur die Wahl, die Regierung in seinem Sinne zu beeinflussen, oder wenn das nicht gelingt, seine Unzufriedenheit zu verwinden, oder endlich die eigene Partei zu stürzen und den Gegnern zur Regierung zu verhelfen. Da die Unzufriedenheit einer starken Gruppe dem Bestand der Regierung gefährlich werden kann, so sucht sich der Führer, der mit der Bildung des Kabinetts betraut wird, gegen den möglichen Abfall einer Gruppe dadurch zu sichern, daß er ihren Führer in das Kabinett aufnimmt. Es ist eine alte Erfahrung, daß eine Spaltung in einer Partei nur dann eintritt, wenn die Führer uneins werden. Mit einer Gruppe ohne einen „starken Mann" als Führer läßt sich sehr viel leichter paktieren. Eine Gruppe gewinnt durch den Eintritt ihres Führers ins Kabinett indirekt einen Einfluß auf die Regierungspolitik, und die Stärke dieses Einflusses entspricht der Persönlichkeit des Führers und der Zahl seiner Gefolgschaft. In wichtigen Fragen werden Kompromisse notwendig, aber die Kompromisse werden nicht in der Parteiversammlung, sondern im Ministerrat geschlossen.

In der unionistischen Partei beschränkt sich die Gruppenbildung im wesentlichen auf zwei politische Fragen, die irische Frage und die Handelspolitik. In den wehrpolitischen Fragen ist die Partei einig und steht geschlossen hinter ihrem Führer. Allerdings gibt es in der konservativen Partei einige besondere wehrpolitische Tendenzen, aber sie haben bisher zu keiner Gruppenbildung geführt. Dazu gehören die National Service League, die unter dem Einfluß von Lord Roberts die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht anstrebt, und die Richtung, die in der Presse durch „Morning

Digitized by Google

Post" und „Standard" vertreten war und die die Flottenpolitik des Ersten Seelords, Sir John Fisher, bekämpfte. Keine dieser beiden Richtungen hat eine parlamentarische Bedeutung gewonnen. Die Anhänger der allgemeinen Wehrpflicht haben die organisatorische Tätigkeit Mr. Haldanes durchaus unterstützt, wenn auch mit dem Vorbehalt, daß sie nur das erste Stadium zur Einführung der Aushebung darstellte, und den Gegnern von Sir John Fisher wurde durch dessen Rücktritt das Ziel ihrer Angriffe entzogen.

In der liberalen Partei dagegen ist die Gruppenbildung zum Teil durch wehrpolitische Gegensätze beeinflußt. Hier gibt es die Nachkommen der alten Radikalen, die aus prinzipiellen Gründen die Rüstungen einschränken wollen und das Problem durch Abrüstungsverträge und internationale Schiedsgerichte zu lösen suchen. Diese Bestrebung ist besonders stark bei den Nonkonformisten vertreten, die einen beträchtlichen Teil der englischen Liberalen bilden, und sie ist nicht nur bei den Liberalen, sondern auch in der Arbeiterpartei und bei den Sozialisten zu Hause. Aber sie beherrscht weder die Gesamtheit der Radikalen noch der Nonkonformisten oder der Sozialisten; imperialistische Radikale wie Sir Charles Dilke, Nonkonformisten wie W. T. Stead, Sozialisten und Sozialdemokraten wie Blatchford und Hyndman, sind schon lange vor den letzten Wahlen für starke Rüstungen eingetreten. Aber ein nicht unbedeutender Teil der liberalen Abgeordneten verlangt angesichts der großen Aufwendungen, die die neuen sozialpolitischen Aufgaben England jetzt auferlegen, eine Einschränkung der Wehretats, und die Regierung hat mit ihrem Widerstande zu rechnen.

In dem letzten liberalen Kabinett waren alle bedeutenden Gruppen der Partei vertreten: die Imperialisten durch Sir Edward Grey, Mr. Asquith, Mr. Haldane, die Radikalen durch Sir Henry Campbell-Bannerman, Mr. Lloyd George, Mr. Churchill und Mr. Burns. Solange Sir Henry Campbell-Bannerman die Geschäfte leitete, besaßen die Gegner der Flotten- und Heeresverstärkung größeren Einfluß. Mr. Haldane sah sich genötigt, um seine Heeresreorganisation durchzusetzen, eine Einschränkung der Heeresstärke vorzunehmen und einige alte Bataillone aufzulösen. Aber wenn man die beiden Verwaltungen von Sir Henry Campbell-Bannerman und Mr. Asquith als eine Einheit betrachtet, so ist die Kontinuität der Wehrpolitik gewahrt geblieben. Die Beschränkungen des Flottenetats der ersten Jahre entsprachen denjenigen, welche das Kabinett Balfour in den letzten Jahren seiner Tätigkeit vorgenommen hatte. Danach trat eine Reaktion ein, die den Flottenetat wieder bedeutend erhöht hat, und daneben stehen die bedeutenden Leistungen Mr. Haldanes in der Reorganisation des Heeres. Gegen die Erhöhung des Flottenetats entfalteten die Radikalen schon im Winter 1907/08 eine starke Werbetätigkeit. Im folgenden Jahr griff Mr. Asquith, um den Widerstand der Radikalen zu brechen, zu dem drastischen Mittel einer Flottenpanik. Wie der letzte Wahlkampf bewies, haben sich die Radikalen gefügt und die Partei war völlig einig. Wie immer einzelne radikale Gruppen sich zu den Wehrfragen stellen, die Wehrpolitik des liberalen Kabinetts unterscheidet sich kaum von der der Konservativen, und die radikalen Führer, wie Mr. Lloyd George und Mr. Churchill, haben sich mit dem Kompromiß abgefunden. (Schluß folgt.)

Digitized by Google

Die Zentralorganisation der englischen Marineverwaltung (Board of Admiralty).

Von Admiralitätsrat Miller.

I.

1. Entstehung und jetzige Verfassung.

Das System der englischen Marineverwaltung ist, wie Hamilton in seinem Buche „Naval Administration" sagt, „nicht das Werk der organisatorischen Kunst einer oder mehrerer einzelner Personen oder einer einzelnen Periode, sondern ein organisches Gewächs, dessen Wurzeln weit zurück in der mittelalterlichen Geschichte oder in noch früherer Zeit liegen und das sich entwickelt hat unter ständig wachsenden äußeren Verhältnissen, das aber sein besonderes Wesen den ursprünglichen Umständen verdankt, aus denen es herausgewachsen ist.[1])

Die in den frühesten Zeiten bei der Krone selbst liegende Leitung und Verwaltung der Marine wurde vom Ende des 14. Jahrhunderts ab unter Übertragung weitgehender Machtbefugnisse einzelnen hohen Würdenträgern verliehen. Bereits seit dem Jahre 1385 finden sich „Lords Admiral of England". Seit dem Jahre 1407 erhielten diese Würdenträger königliche Patente — Letters Patent — ausgestellt und führten zunächst die Bezeichnung „Lords Admiral of England, Ireland, Aquitaine and Picardy", hießen jedoch später „Lords High Admiral".[2]) Seit Heinrich VIII. ist dieses Amt zu einer ständigen Einrichtung geworden; er rüstete es im Jahre 1512 mit den Besugnissen aus, die die Admiralität auch heute noch besitzt.

Im 17. Jahrhundert, in dessen Beginn die Entstehung des Kollegialsystems in der englischen Verwaltung im allgemeinen fällt, trat auch für die Marineverwaltung an Stelle der Einzelpersonen ein Kollegium. Im Jahre 1628 wurde das Amt des High Admiral zum ersten Male einer Kommission übertragen.[3]) Zur Zeit des „langen Parlaments", um 1640, ergab sich als Korrelat der nach Ausbruch des Bürgerkrieges vom Parlamente für die verschiedenen Verwaltungszweige eingesetzten, diese Zweige in oberster Instanz leitenden Parlamentsausschüsse die Notwendigkeit der Einsetzung von Verwaltungsbehörden, die der Harmonie wegen ebenfalls kollegial organisiert wurden.[4]) In der Zeit der Restoration errichtete Karl II. im Jahre 1667 außer anderen permanenten Verwaltungskommissionen des Privy Council auch ein Committee for Admiralty, Naval, Military Matters. 1690 wurde die Admiralität dauernd in ein Kollegium umgewandelt[5]) und ist es mit drei vorübergehenden Ausnahmen[6]) bis auf den heutigen Tag geblieben.

Dieses Kollegium besteht in seiner gegenwärtigen Verfassung auf Grund der königlichen Staatsratsverordnung vom 10. August 1904[7]) aus sechs Kommissaren

---

Anmerkung: Die Fußnoten beziehen sich auf das am Schlusse befindliche Literaturverzeichnis.

[1]) und [3]) Hamilton, Teil I, Kap. 1.

[2]) Brit. Fleet, S. 106; Hatschek, II, S. 350.

[4]) und [5]) Hatschek, II, S. 117 und 119.

[6]) Report 1890, Anhang I, S. 21.

[7]) Parl. Pap. 1904, Cd. 2416.

Digitized by Google

(„Commissioners for Executing the Office of Lord High Admiral of the United Kingdom of Great Britain and Ireland", abgekürzt „Lord Commissioners" genannt), nämlich

dem Ersten Lord der Admiralität,
dem Ersten Sea Lord,[8])
dem Zweiten Sea Lord,
dem Dritten Sea Lord, der daneben noch den Titel „Controller of the Navy" führt,
dem Vierten Sea Lord,
dem Civil Lord.

Zu den leitenden Personen des Kollegiums, zwar nicht als dessen Mitglieder, aber doch in ähnlicher selbständiger Stellung, gehören ferner

der parlamentarische und Finanzsekretär und der ständige Sekretär.

Die Mitglieder des Kollegiums werden durch ein Patent bestellt. Nach dem Wortlaute dieses Patents ist „volle Macht und Gewalt übertragen auf je zwei oder mehrere der Kommissare, alles zu tun, was immer zu dem Amte des High Admiral gehört".[9]) Sie sind also nach dem Patente in Hinsicht auf ihre Tätigkeit und insbesondere ihre Verantwortlichkeit einander völlig gleichgestellt, sie sind kollektiv verantwortlich. Durch die königliche Staatsratsverordnung vom 14. Januar 1869[10]) und vom 19. März 1872[11]) wurde jedoch der Erste Lord der Admiralität allein als dem Könige und dem Parlamente für alle Geschäfte der Admiralität verantwortlich bezeichnet, und es wurde ausgesprochen, daß die übrigen Mitglieder des Kollegiums jeder für sich dem Ersten Lord der Admiralität gegenüber verantwortlich seien für die Verwaltung aller Geschäfte, die er ihnen zuweise.

Dieser Widerspruch zwischen Patent und Staatsratsverordnung hat zu langjährigen, immer wieder in den Verhandlungen des Parlaments, in parlamentarischen Sonderausschüssen, in den vom Parlament und vom Könige eingesetzten Untersuchungskommissionen auftauchenden Erörterungen geführt, betreffend die Stellung des Ersten Lords und der übrigen Mitglieder des Kollegiums zueinander, zum Kabinett und zum Parlament. Die herrschende Meinung ist jedoch, daß dieser Widerspruch nur ein scheinbarer sei, daß in Wirklichkeit eine zur Unterstützung des Patents heranzuziehende ununterbrochene, seit unvordenklichen Zeiten laufende Übung die gesteigerte Autorität des Ersten Lord gegenüber den übrigen Mitgliedern des Kollegiums und seine größere Verantwortlichkeit anerkannt habe.

Durch die vom Sonderausschusse des Unterhauses im Jahre 1861 gepflogenen Erhebungen[12]) ist dargetan, daß die Verwaltungstätigkeit der Admiralität bereits vor

---

[8]) Die vier Sea Lords sind Offiziere. Kein der Admiralität als Mitglied zugeteilter Seeoffizier darf ihr mehr als 7 Jahre — außer beim Vorliegen besonderer Verhältnisse — angehören, wenn ihm die in dieser Landstellung verbrachte Zeit als gegen zwangsweises Ausscheiden schützende Dienstzeit angerechnet werden soll.

[9]) Report 1890, S. VIII; Anhang III, S. 24.

[10]) Report 1890, Anhang II, S. 24.

[11]) Ebenda, S. 25.

[12]) Report 1861.

Digitized by Google

Erlaß der königlichen Staatsratsverordnung vom 19. März 1872 nach den in dieser niedergelegten Grundsätzen gehandhabt wurde. Die königliche Staatsratsverordnung vom 14. Januar 1869, in der die alleinige Verantwortlichkeit des Ersten Lord der Admiralität für die Verwaltung der Marine zum ersten Male offiziell ausgesprochen wird, bestätigte lediglich das, was bereits die tatsächliche Praxis vieler vorangegangener Jahre gewesen war.[13])

Der ehemalige Erste Lord der Admiralität und Reorganisator der englischen Marineverwaltung, Sir James Graham, sagte über diese Praxis vor dem Sonderausschusse von 1861: „Das Admiralitätskollegium würde in der Tat niemals funktionieren können, wenn nicht der Erste Lord übergeordnet wäre und ständig oberleitende und kontrollierende Autorität ausübte."[14]) Vor dem gleichen Sonderausschusse wurde aber von anderer Seite ausdrücklich zugegeben, daß „diese Übung" das Wesen des Kollegiums völlig verändert habe und daß dieses Wesen sich jetzt sehr erheblich dem einer Organisation genähert habe, in der ein Minister mit einem beratenden Kollegium regiere.[15]) Noch weiter geht eine im Anhang I des Report 1890 wiedergegebene Aussage eines ehemaligen ständigen Sekretärs der Admiralität: „Es wäre richtiger, den Ersten Lord der Admiralität »Staatssekretär für die Admiralität« und die anderen Mitglieder des Kollegiums »Departementsdirektoren« zu nennen, statt sie als das »Admiralitätskollegium« zu bezeichnen; denn, wenn sie auch ein Kollegium zu sein scheinen, so gibt es doch nichts dergleichen."[16]) Ähnlich äußert sich der damals der Admiralität als Junior Naval Lord (jetzt Vierter Sea Lord genannt) angehörige Kontreadmiral Hotham: „Es wäre besser, die Bezeichnung »Admiralitätskollegium« abzuschaffen und den Ersten Lord »Marineminister« zu nennen, was er in Wirklichkeit ist nach Gewohnheit und Übung und nach königlicher Staatsratsverordnung."[17]) In Übereinstimmung hiermit erklärt der Bericht der Kommission von 1890 selbst: „Das gegenwärtige Verwaltungssystem der Admiralität ist das Ergebnis parlamentarischen Eingreifens in das, was einst tatsächlich seinem Namen entsprechend in Exekutive und Verwaltungstätigkeit ein Kollegium war. Die Verantwortlichkeit und demgemäß auch die Machtvollkommenheiten des Ersten Lord der Admiralität haben sich ständig vergrößert und er ist gegenwärtig, nach der Praxis betrachtet, der Marineminister."[18]) Dies deckt sich mit den Schlußfolgerungen, die der im Jahre 1888 über das Marineetatwesen verhandelnde Sonderausschuß des Unterhauses aus den von ihm gepflogenen Erhebungen zog.[19])

Trotz dieser Erkenntnis und der weit verbreiteten Ansicht, daß die Kollegialeigenschaft der Admiralität anzusehen sei als „a fiction not worth keeping up",[20])[21]) hat man sich aber nicht entschließen können, diesen Widerspruch zwischen dem Wortlaute

[13]) Report 1890, S. VIII, Nr. 21.
[14]) Hamilton, Teil I, Kap. 1.
[15]) Report 1861, S. 452, Nr. 3970.
[16]) Report 1890, Anhang I, S. 4, Nr. 319.
[17]) Report 1890, Anhang I, S. 12, Nr. 8898 bis 8900.
[18]) Report 1890, S. X, Nr. 29.
[19]) Report 1890, Anhang I, S. 16.
[20]) Enc. Brit., Bd. I, S. 66.
[21]) Brain of Navy, S. 43.

Digitized by Google

des Patents einerseits und dessen tatsächlicher Handhabung und den Bestimmungen der königlichen Staatsratsverordnung anderseits zu beseitigen und an die Stelle des „board" einen Minister oder Staatssekretär zu setzen. Man fürchtet erstens, es möchten, wenn man auf eine Änderung des Patents hindränge, der Admiralität nicht mehr so große Machtvollkommenheiten, wie sie jetzt sie besitzt, übertragen werden, es möchte also etwas für die königliche Prärogative zurückbehalten und diese so gestärkt werden. Dieser Befürchtung wurde von dem Sonderausschusse von 1861 eingehend Ausdruck gegeben.[22]) Es kommt dazu die englische Anhänglichkeit an das Althergebrachte („That innate conservatism, which has contributed much to the strength, and something to the weakness of Britain")[23]) und die in England fest eingewurzelte Meinung, daß nur ein „board" überflüssige Ausgaben verhindern könne. Der englische Staatsmann Lowe sagte hierüber vor einem Unterhausausschusse 1865: „A board is a very bad thing to administer but a very good thing to check expenditure of public money."[24])

Noch in neuerer Zeit (1898) hat sich Lord Goshen für das Fortbestehen der board-Verfassung ausgesprochen; er meinte, die Kollektivtätigkeit des Admiralitätskollegiums (soweit sie noch besteht) diene dem parlamentarischen Regierungssystem am besten und dürfe deshalb nicht beseitigt werden. Diese eingewurzelte Überzeugung von den besonderen Vorteilen kollegial organisierter Verwaltungsbehörden ist in der öffentlichen Meinung Englands so weit verbreitet, daß man bei Einrichtung der neueren Ministerialressorts (Board of Trade, Board of Agriculture and Fisheries, Local Government Board, Board of Education) durch Heranziehung von Ministern anderer Ressorts, die mit ihren eigenen Verwaltungen genügend zu tun haben, formale boards bildete, die in Wirklichkeit rein bureaukratisch organisiert sind und arbeiten.[25])

Eine Änderung des Patents hält man schließlich auch deshalb nicht für erwünscht, weil man glaubt, der jetzige Wortlaut des Patents, der die übrigen Mitglieder des Kollegiums als gleichberechtigte verantwortliche Mitarbeiter des Ersten Lord der Admiralität hinstellt, hebe die Autorität der einzelnen Mitglieder nach außen hin.[26]) Dem widerspricht allerdings, was Sir Charles Wood, ehemaliger Erster Lord der Admiralität, vor dem Sonderausschusse von 1861 sagte: „Er habe niemals das Patent gelesen, noch gehört, daß es jemand gelesen habe."[27]) Es wird also auch nicht viele geben, deren Ansicht über die Autorität der einzelnen Mitglieder des Kollegiums sich auf die Kenntnis des Patents stützt.

2. Staatsrechtliche Stellung.

a. Gegenüber dem Ministerkabinett.

Ebenso wie über allen anderen englischen Zentralbehörden steht das Ministerkabinett auch über der Admiralität, ähnlich wie im Deutschen Reiche über den Staatssekretären der Reichskanzler.

---

[22]) Report 1861, Nr. 804 bis 806; 991; 1002 bis 1011; 1024 bis 1027; 1040; 1077 bis 1079; 1154.

[23]) Low, S. 7. — [24]) Hatschek, II, S. 140. — [25]) Hatschek, II, S. 140, 368, 646.

[26]) Report 1890, Anhang I, S. 17, Nr. 4642.

[27]) Report 1861, Nr. 2959/60.

Digitized by Google

Das Kabinett ist ein Ausschuß von Politikern, die alle zur herrschenden Partei gehören, vom Premierminister ausgewählt und von ihm ihren verschiedenen Aufgaben zugewiesen werden.[28]) Es besteht aus dem First Lord of the Treasury als Premier, ferner aus dem eigentlichen Finanzminister, dem Chancellor of the Exchequer, den fünf Staatssekretären und dem Lord Chancellor, zu denen schon seit langer Zeit für gewöhnlich noch der Erste Lord der Admiralität[29]) und der Lord Lieutenant of Ireland oder sein Sekretär, der Chief Secretary to the Lord Lieutenant of Ireland, treten.

Dieses Kabinett bestimmt die Grundzüge der auswärtigen und der inneren Verwaltung in Übereinstimmung mit der gesamten Reichspolitik, es leitet in wichtigeren Verwaltungsfragen die Tätigkeit der einzelnen Ministerialressorts und setzt insbesondere auch den Präsenzstand der Armee und der Flotte fest.[30]) Nur das Kabinett ist in der Lage, den für die Durchführung der von ihm befolgten Politik benötigten Gesamtgeldbedarf zu übersehen und demgemäß zu bestimmen, welcher Betrag für die Stärke der Marine aufgewendet werden kann. „Expense governs everything", sagte der damalige Zweite Sea Lord vor dem Sonderausschusse von 1888.[31])

Soweit diese unmittelbare Mitwirkung des Kabinetts reicht, tritt an die Stelle der Verantwortlichkeit des Ersten Lord der Admiralität jene des Kabinetts. Sonst ist, wie später noch näher auszuführen sein wird, der Erste Lord für die Verwaltung, die Leistungen und die Politik der Admiralität verantwortlich. Für die Bedeutung dieser Verantwortlichkeit ist aber festzuhalten, daß die Grundlage der Kabinettsregierung die gemeinschaftliche Verantwortlichkeit aller Kabinettsmitglieder ist.[32]) Das Unterhaus kann also, wenn nicht etwa unerwarteterweise der Premier seinen Kollegen und Parteigenossen fallen läßt, die letzte Folgerung aus der Verantwortlichkeit des Ersten Lord der Admiralität nur ziehen, indem es das ganze Kabinett stürzt. Es wird sich aber nur schwer entschließen, wegen eines Ressortdetails die Regierung abzusetzen und sich in die Gefahr einer Parlamentsauflösung und der damit verbundenen Unbequemlichkeiten, Kosten und Unsicherheiten der Wiederwahl zu begeben.[33])

Wenn sich das Kabinett infolge eines Tadels- oder Mißtrauensvotums des Unterhauses genötigt sieht zurückzutreten, oder wenn es aus eigenem Antriebe zurücktreten will und dies mit Majorität beschließt, oder wenn der Premier allein sich für den Rücktritt entschließt, so müssen infolge des geltenden Grundsatzes der politischen Gleichgesinnung alle Mitglieder, also auch der Erste Lord der Admiralität, gleichzeitig ihre Ämter aufgeben.[34])

Dies bedingt einen häufigen Wechsel in der Leitung der Admiralität, der wiederholt als Übelstand beklagt wurde.[35]) So äußerte z. B. der Admiral Sir

---

28) Low, S. 20. — Brain of Navy, S. 17 ff.

29) Anson, 3. Ausg., II, Teil 1, S. 192.

30) Derselbe, II, Teil 1, S. 141. — Low, S. 15. — Hatschek, II, S. 87. — »Navy and Military Record«, 1909, Nr. 15, S. 290.

31) Report 1890, Anhang I, S. 17, Nr. 1024.

32) Anson, 3. Ausg., II, Teil 1, S. 100 und 108. — Low, S. 33 und 138.

33) Brain of Navy, S. 61. — Anson, 3. Ausg., II, Teil 1, S. 135. — Low, S. 89 und 147.

34) Low, S. 138.

35) Report 1861, Nr. 3584, 3811 bis 3815, 3897 bis 3901, 4540, 4567.

Digitized by Google

Thomas Cochrane[36]) vor dem Sonderausschusse von 1861: „Das große und schreiende Übel ist meiner Meinung nach der ewige Wechsel des Admiralitätskollegiums. Ich glaube, wenn nicht die in leitenden Stellungen befindlichen höheren Beamten der Admiralität wären, die Geschäfte würden zum Stillstande kommen. Seitdem ich dem Lande diene, hat zweiundzwanzigmal ein Wechsel stattgefunden, und seitdem ich vor erst acht Jahren als Oberstkommandierender nach Portsmouth ging, ist fünfmal ein Wechsel in der Admiralität eingetreten."

Der häufige Wechsel macht sich um so störender bemerkbar, als mit dem Ersten Lord zwar der Regel nach nicht die Gesamtheit, aber doch meist die Mehrzahl der übrigen Mitglieder des Kollegiums ausscheidet.[37])

Es wird dies aber alles als ein unvermeidlicher Übelstand der parlamentarischen Regierungsform angesehen, deren Natur infolge des Parteienwechsels einen ständigen Wechsel der Systeme und Unbestimmtheit der Ziele bedinge[38]): „Solange das parlamentarische Regierungssystem herrscht, müssen alle großen Staatsdepartements der parlamentarischen Kontrolle untergeordnet sein. Wenn sie aber dieser Kontrolle untergeordnet sein sollen, so muß die Ebbe und Flut des Parteigetriebes auch für sie wirksam sein. Die vorherrschende Partei wird die Macht haben, und da sie die Macht hat, wird sie sich ihre eigenen Werkzeuge aussuchen; freilich führt häufiger Wechsel an der Pinne naturgemäß zu unstetem Steuern." [39])

Eine weitere Folge des parlamentarischen Systems ist, daß der Chef der Marineverwaltung — wie jener der Armeeverwaltung — im allgemeinen ein Nichtmilitär ist.[40]) Es wird dies einmal mit dem Parteiwesen und dann damit begründet, daß die parlamentarische Regierungsform in hohen Staatsstellungen politische, besonders parteipolitische, Erfahrung verlange. Diese Erfahrung könne nicht durch gelegentliche Dienstleistung in Landstellungen erlangt, sondern nur mitten im öffentlichen Leben, im Parteigetriebe gewonnen werden.[41]) Eingehende interessante Ausführungen finden sich hierüber in den Vernehmungsprotokollen der Kommission von 1861. Der ehemalige Erste Lord der Admiralität Duke of Somerset führt z. B. aus: „I do not think that, with a representative Government in the country, you could go on without having the First Lord of the Admiralty a Cabinet Minister; and if you are to have the First Lord a Cabinet Minister, it will not often happen that an officer will be found in the navy in that position in Parliament to be made a Cabinet Minister." (Nr. 199.)

Sir James Graham erklärte: „I am strongly of opinion that while our Government is Parliamentary, it is greatly in favour both of the service and of the State that a civilian should be at the head of the Board of Admiralty." (Nr. 808.) — „Under our Parliamentary Government, I cannot con-

[36]) Report 1861, Nr. 1824 bis 1830, 1844, 1871, 1893.

[37]) Report 1861, Nr. 822, 825, 1417/18, 1864 bis 1866, 1890/91, 2616/17; Report 1890, Anhang I, S. 3 und 19.

[38]) Report 1861, Nr. 1064, 3535, 3811, 3813, 3815.

[39]) Report 1861, Nr. 1066.

[40]) Anson, 2. Ausg., Teil 2, S. 396.

[41]) Report 1861, Nr. 1045.

Digitized by Google

ceive the office to be divested of political bearing." (Nr. 809.) — „There is a great difficulty in finding a naval officer, however eminent in his own profession, consistently with Parliamentary Government, capable of performing adequately the political functions." (Nr. 829.) — „. . . . but if you come to political life, to controversies in Parliament, to sustaining in debate the views which they (the officers) may strongly entertain, if they have to superintend all the details of the Civil Service, which past habits have not made familiar to them, I think they have not an equal chance with civilians: you cannot expect that they will render the same service any more than if you send a civilian to command a fleet; he would be found extremely deficient." (Nr. 1046.)

In Übereinstimmung damit stehen die Aussagen des Admirals Sir Thomas Cochrane (Nr. 1880) und des Vizeadmirals M. Berkeley (Nr. 3505).

Der berühmte Admiral Lord St. Vincent schrieb bei seiner Bestellung zum Ersten Lord der Admiralität: „How I shall succeed, remains to be proved; I have known many a good admiral make a wretched First Lord of Admiralty." (Nr. 1902.)

Die Möglichkeit, sich die erforderliche politische Erfahrung im öffentlichen Leben und insbesondere im Parteigetriebe zu erwerben, ist dem Offizier durch die Wahlrechtsreform erheblich erschwert worden.

Außer dem Ersten Lord der Admiralität sind gewöhnlich auch der Civil Lord und die beiden Sekretäre Nichtmilitärs. Doch besteht die Möglichkeit, daß der Civil Lord (der nur deshalb so heißt, weil er einen Sitz im Unterhause haben muß) ein Marineoffizier ist.[42]) Von den beiden Sekretärstellen besteht für jene des ständigen Sekretärs ebenfalls die Möglichkeit der Besetzung durch einen Marineoffizier. Doch ist dies nicht die Regel.

Im übrigen wird die englische Marine auch sonst in weit größerem Umfange von Nichtmilitärs geleitet und verwaltet, als dies bei den Marinen anderer Mächte der Fall ist. Die Kommission von 1890 hält das in vielen Beziehungen für vorteilhaft; es werde dadurch in höherem Maße ein ununterbrochener Zusammenhang der Verwaltung erreicht, als wenn ein großer Teil der Geschäfte des Ressorts unmittelbar von Offizieren besorgt würde, die, wenn sie nicht in angemessenen Zwischenräumen ihren eigenen Berufsaufgaben wiedergegeben würden, die Fühlung mit ihrem bei dem allgemeinen Fortschreiten der Wissenschaft den raschesten Veränderungen unterworfenen Dienste verlieren würden. Durch die Verwendung ständiger Beamter in hohen Stellungen werde eine größere Meisterschaft in den Einzelheiten der Verwaltung gesichert. Anderseits hält die Kommission es aber für dringend erforderlich, mehr als bis dahin geschehen war, Offiziere zur Erledigung der militärisch-technischen Details der Verwaltungsgeschäfte in der Admiralität heranzuziehen; dadurch, daß man Offiziere zeitweise im Stabe der Admiralität verwende, werde außerdem erreicht, daß in der Front sich jene Kenntnis des Systems, der Möglichkeiten und der Schwierigkeiten der Verwaltung weiter verbreite, von der angenommen werden könne, daß sie Vertrauen zeitigen und den kritischen Geist mildern werde, mit dem ein zentrales Staatsverwaltungsressort gern von den ihm Unterstellten angesehen werde.[43])

[42]) Hatschek, II, S. 355. — [43]) Report 1890, S. XI, Nr. 36.

Digitized by Google

b. Gegenüber den Staatssekretären.

Neben den oben behandelten, dem Kabinett zustehenden Einflüssen auf die Tätigkeit der Admiralität bedürfen der ausdrücklichen Erwähnung die den Staatssekretären als *solchen* gegenüber der Admiralität zustehenden Befugnisse.

Jeder der fünf Staatssekretäre kann in Fällen der Not die Streitkräfte des Landes (Heer oder Flotte) requirieren und dirigieren.[44]) Auch noch in anderen Beziehungen macht sich das Übergewicht der Staatssekretäre über die anderen Zentralbehörden für die Admiralität geltend. So wies in den Parlamentsverhandlungen der Session 1898 der damals dem Unterhause angehörige Lord Charles Beresford[45]) darauf hin, daß z. B., wenn ein Offizier für eine Dekoration wie das Kommandeurkreuz des Bath-Ordens vorgeschlagen werden solle, dieser Vorschlag der Krone nicht durch den Ersten Lord der Admiralität, sondern durch einen Staatssekretär vorgelegt werden müsse. Er habe deshalb seit Jahren darauf gedrungen, daß der Erste Lord der Admiralität zum Staatssekretär gemacht werden müsse. Der Dienst leide ganz allgemein infolge des gegenwärtigen Zustandes.[46])

c. Gegenüber dem Imperial Defence Committee.

Einen Einfluß auf die Admiralität kann schließlich noch ausüben das Imperial Defence Committee. Es ist dies kein Rat der Krone, auch kein Ausschuß des Kabinetts, und es steht ihm keinerlei Exekutive zu. Es besteht lediglich, um den besten Rat über Fragen der Verteidigung des Reiches, der irgend zu erlangen ist, zu formulieren und schriftlich niederzulegen zum Nutzen der beteiligten Ressorts, der Armee- und Marineverwaltung.[47]) Es setzt sich zusammen aus dem Premier als Vorsitzendem, dem Lord President des Privy Council, dem Staatssekretär des Krieges, dem Ersten Lord der Admiralität; dazu kommen noch folgende dem Kabinett nicht angehörende Mitglieder: der Erste Sea Lord, der Vorstand des Mobilisation Department der Marine, die Vorstände der Nachrichtendepartements der Armee und der Marine und sonstige vom Premierminister für erforderlich gehaltene Sachverständige.[48])

d. Die Admiralität als Sondergerichtshof.

Die der Admiralität im Staatsrechtssysteme früher noch zukommende Stellung eines besonderen Gerichtshofes besteht nicht mehr.

The Court of the Lord High Admiral oder seines Vertreters bestand

---

[44]) Hatschek, II, S. 189.

[45]) Beresford ist zuerst dadurch bekannt geworden, daß er den Anstoß zur Naval Defence Act von 1889 gab, die mit dem Grundsatze der Bewilligung von Geldmitteln für die Marine immer nur für das nächste Etatsjahr brach und durch die eine Summe von 438,6 Millionen Mark zur Verfügung gestellt wurde, um innerhalb der Zeit von nur 4½ Jahren ein großartiges Schiffsbauprogramm durchzuführen, nachdem bereits 1888 durch die Imperial Defence Act 53 Millionen Mark zur Befestigung der heimischen und auswärtigen Kriegshäfen ausgeworfen worden waren. Beresford trat damals, unzufrieden mit der für die Marine getroffenen Vorsorge, von seinem Posten in der Admiralität zurück.

[46]) Parl. debates 1898, S. 307.

[47]) Anson, 3. Ausg., II, Teil 1, S. 136.

[48]) Hatschek, II, S. 242. — „Marine-Rundschau", 1909, S. 1252. — Daily Mail Year-Book 1910, S. 276.

Digitized by Google

schon zur Zeit Eduards III., seit 1357,[49]) und hatte eine gewohnheitsrechtliche Gerichtsbarkeit, die nach einer zu Zeiten Richards II. (1377 bis 1399) ergangenen Feststellung sich bezog auf alle Arten von Schädigungen, begangen zur See, außerhalb der Grafschaftsgrenzen, und die später ausgedehnt wurde auf alle auf See entstandenen Vertragsverhältnisse. Er hatte ferner kommissarisch eine Sondergerichtsbarkeit in Prisenangelegenheiten übertragen erhalten, und es stand ihm endlich Strafgerichtsbarkeit zu über alle Verbrechen, die begangen wurden auf Schiffen, die sich „auf hoher See" oder „auf dem Strome" von Flüssen unterhalb der ersten Brücken befanden.

Diese Strafgerichtsbarkeit ist praktisch bedeutungslos geworden, seitdem alle strafbaren Vergehen und Verbrechen, die zur See begangen werden, nach Charakter und Strafbarkeit so angesehen werden, als wären sie in England oder Irland begangen.[50]) Nur auf Grund der Kriegsartikel (Naval Discipline Acts von 1866 und 1884) besteht noch eine Sondergerichtsbarkeit für den Bereich der Admiralität, die ausgeübt wird durch Kriegsgerichte (Courts Martial) und im summarischen Verfahren durch die Schiffskommandanten.[51]) Die Oberleitung hat der Judge Advocate of the Fleet. Außerhalb der durch die Kriegsartikel gegebenen Verantwortlichkeit unterliegen die Angehörigen der Marine ebenso wie jene des Heeres der Zuständigkeit der ordentlichen Gerichte.[52])

Der ehemalige Admiralitätsgerichtshof ist heute ein Teil des High Court of Justice, die Probate, Divorce and Admiralty Division.[53]) Die in seemännischen Fragen erforderlichen Sachverständigen — Nautical Assessors — werden durch Vermittlung der Admiralität ernannt.[54])

3. Umfang der Geschäfte.

a. Allgemeines.

Seit den Zeiten Heinrichs VIII. (1509 bis 1547)[55]) bis zum Jahre 1832 wurden die heute von dem Admiralitätskollegium wahrgenommenen Geschäfte von drei verschiedenen Ressorts geführt, nämlich dem Admiralitätsamte, dem Marine- und dem Verpflegungskollegium. Das erstere war das Ressort des Lord High Admiral oder der für Ausübung dieses Amts eingesetzten Kommissare; es befaßte sich hauptsächlich mit der Anstellung und Beförderung der Offiziere, den Schiffsbewegungen und der allgemeinen Kontrolle der Marinepolitik. Die Verwaltung der Werften, das Finanz- und Rechnungswesen, die Verwahrung und Verteilung der Vorräte, die Verpflegung der Marine und die Regelung der Transportgeschäfte usw. fielen dem Marine- und dem Verpflegungskollegium zu.[56]) Die vom Admiralitätsamte wahrgenommenen Geschäfte waren, wie ein englischer Schriftsteller sagt, von der Natur jener, die in

[49]) Hatschek, II, S. 160.
[50]) Anson, 2. Ausg., Teil 2, S. 437, 438, 441.
[51]) King's Regulations, Art. 659 bis 702.
[52]) Hatschek, II, S. 359.
[53]) Enc. Brit., I, S. 136.
[54]) Navy List, Juli 1907, S. 570.
[55]) Hamilton, Teil I, Kap. 1.
[56]) Report 1890, Anhang I, S. 1.

Digitized by Google

der deutschen Armee vom Könige, dem Militärkabinett und dem Großen Generalstabe wahrgenommen werden, während die Geschäfte der beiden anderen Kollegien denen entsprachen, die in der deutschen Armee vom Kriegsministerium wahrgenommen werden.[57])

Die beiden letztgenannten Kollegien waren zwar zunächst der Admiralität untergeordnet, machten sich aber mehr und mehr vom Admiralitätsamte unabhängig. Durch die von Sir James Graham eingeführten Reformen wurden im Jahre 1832 die gesamten bis dahin auf die Zahl 13 angewachsenen, mehr oder weniger voneinander und von der Admiralität unabhängigen Civil Departments unter der Admiralität konzentriert.

Nach der von Hamilton a. a. O. ausgesprochenen Ansicht ist durch diese Maßnahme, die nebenbei in einer Zeit von kaum 4 Jahren eine Ersparnis von über 5 Millionen ℳ gebracht haben soll, der Admiralität und ihren Departements der einheitliche und biegsame Charakter gegeben worden, den sie heute haben.[58]) In neuerer Zeit jedoch ist die im wesentlichen noch heute in Kraft befindliche Grahamsche Reorganisation als ein Mißgriff und als ein Unglück für die Marine bezeichnet worden. Sie sei eine Abweichung von dem durch die oben erwähnte, von Heinrich VIII. eingeführte Organisation anerkannten, durch fast drei Jahrhunderte hindurch, insbesondere in den Zeiten der großen Seekriege bewährten, gesunden Grundsatze: daß die politische und vollziehende Kontrolle zwar der Verwaltung übergeordnet aber von ihr getrennt sein solle; daß jene, denen die Leitung oder Führung der Kriegsoperationen obliege, frei sein sollten von den Einzelheiten, die zusammenhingen mit der Beschaffung der Schiffe, Ausrüstungen, Vorräte usw., mit denen der Krieg geführt werden solle. Alle Lords der Admiralität seien nunmehr in Berührung mit Beschaffungsfragen gebracht, und ihre Gedanken seien abgelenkt worden von den besten Methoden, die zu beschaffenden Waffen zu gebrauchen.[59])

Die Wirkung der im Jahre 1832 eingetretenen Konzentration der Geschäfte war, daß sich in den Händen des Admiralitätskollegiums vereinigten alle Angelegenheiten der Verwaltung und des Finanzwesens sowie die militärischen und technischen Betriebe und die Kommandoangelegenheiten, also die Gesamtverwaltung und der Oberbefehl der Marine. Erst seitdem gilt für die Admiralität das, was Hamilton a. a. O. von ihr sagt: „Sie besteht behufs gehöriger Gestaltung, Erhaltung und Verteilung der Flotte in allen das Material und das Personal betreffenden Beziehungen. Sie ist die organisierende Kraft hinter unserer Seemacht, das System und das Getriebe, durch das die Flotte geschaffen und erhalten und durch das sie mit ausgebildeten Offizieren und Mannschaften versorgt, über die ganze Erde verteilt und dauernd versehen wird mit allem was notwendig ist für die Ausübung ihrer Tätigkeit im Frieden und für ihre Bereitschaft im Falle des Krieges.“[60]) Ihr liegt auch die oberste Leitung und Verwendung der Flotte im Kriege ob.

---

[57]) Blackwood, S. 598 (A retrogade Admiralty).
[58]) Hamilton, Teil I, Kap. 2.
[59]) Blackwood, S. 597 ff.
[60]) Hamilton, Teil 1, Kap. 1.

Digitized by Google

b. Das Patent.

Die Grundlage für die dem Admiralitätskollegium zur Erfüllung seiner Aufgaben zustehenden Machtvollkommenheiten bildet in erster Linie das beim jedesmaligen Kabinettswechsel für die das Kollegium bildenden Kommissare gemeinschaftlich ausgestellte Königliche Patent.

Dieses Patent geht zurück auf die den Lords High Admiral ausgestellten Patente und übermittelt in ununterbrochener Aufeinanderfolge die in alten Zeiten auf die Lords High Admiral übertragenen Machtvollkommenheiten auf die nunmehrigen Kollegien.[61]) Ihren frühesten Typ finden die heutigen Patente in jenem, das Heinrich VI. (1422 bis 1461) dem Grafen von Warwik verlieh. Es sind seitdem nur geringfügige Änderungen im Texte vorgenommen worden. Von erheblicherer Bedeutung war lediglich eine Änderung: früher lauteten die Verleihungen auf je „drei oder mehr Kommissare", während sie jetzt lauten: auf „je zwei oder mehr Kommissare"[62]), doch ist auch das heute ohne wesentlichen Einfluß, da ausschlaggebend allein der Wille des Ersten Lord der Admiralität ist.

Die Ermächtigungen des Patents zerfallen jetzt in 8 Hauptteile: Der erste spricht die Befugnis zur Ausübung des Amts des Lord High Admiral aus. Kraft des zweiten Teiles sollen die Kommissare Anordnungen erlassen betreffend den Bau, die Wiederherstellung und Ausrüstung von Schiffen und sollen Löhnungen für die eingestellten Leute festsetzen. Der dritte Teil befiehlt den Offizieren der Marine und den Angehörigen der einzelnen Verwaltungszweige, den Kommissaren zu gehorchen. Im vierten Abschnitte wird den Kommissaren aufgetragen, Anordnungen und Anweisungen vorzuschlagen für Verbesserungen in der Regelung des Dienstes. Der fünfte Teil bezieht sich auf — jetzt bedeutungslose — Gebührnisse, Gefälle und sonstige Gerechtsame der Admiralität. Kraft des sechsten Abschnittes sind die Kommissare ermächtigt zur Ernennung der ehrenamtlichen Vizeadmirale der Küste von England usw., worunter die ehemaligen örtlichen Repräsentanten des Lord High Admiral und nicht etwa Front- oder überhaupt Offiziere zu verstehen sind. Der siebente Teil gibt den Kommissaren die Befugnis, die Leiter der einzelnen Departements anzustellen. Im achten Teile wird ihnen die Ermächtigung übertragen, Verträge abzuschließen. Das Patent schließt, indem es die Kommissare mit den Befugnissen von nicht mehr bestehenden Ämtern bekleidet, nämlich jenen der „Principal Officers" und der Kommissare des Marinekollegiums und der Kommissare des Verpflegungskollegiums.[63])

Es ist oben bereits darauf hingewiesen worden, daß man sich nicht viel um das Patent kümmert[64]), umsoweniger als allgemein anerkannt ist, daß das Patent in ausdrücklichen Worten dem Kollegium nur einen Bruchteil dessen gibt, was die Admiralität an Machtvollkommenheiten ausübt und bisher ausgeübt hat, daß vielmehr für die Führung und für die Gerechtsame des Amtes maßgebend ist „unvordenkliche Übung, die eine Art von Überlieferung in jedem Amte ist".

---

[61]) Report 1890, Anhang I, S. 21.

[62]) Das Patent ist abgedruckt Report 1890, Anhang II, S. 24.

[63]) Hamilton, Teil I, Kap. 3.

[64]) Report 1861, Nr. 2959/60.

Digitized by Google

Schon die Befugnisse der Lords High Admiral selbst und ihrer Vorgänger, der örtlichen Admirale, wurden ausgeübt nach Maßgabe unvordenklicher Übung und kraft der von der Krone in Angelegenheiten des Seewesens betätigten Machtvollkommenheiten.[65]) Es gab bereits im Vorgange zu den Patenten und es gibt noch daneben unbestimmte, nirgends ausdrücklich festgelegte Befugnisse, die sich auf gewohnheitsmäßige Übung gründen und die es dem Ersten Lord der Admiralität ermöglichen, jede Aufgabe zu erfüllen, die die Sicherheit des Staates erforderlich erscheinen läßt.[66])

Von der Übung, die diese Befugnisse deckt, wird ausdrücklich gesprochen in einer Declaratory Act vom Jahre 169., die bekräftigt: „daß alle und jede einzelne Gewalt, Gerichtsbarkeit und Machtvollkommenheit, mit der durch irgendeine Parlamentsakte oder sonstwie der Lord High Admiral of England fürsorglich bekleidet und ausgestattet wurde und ist und die ihm in gleicher Weise beigemessen wurde und wird, immer den jeweiligen Kommissaren für die Ausübung des Amtes des Lord High Admiral of England zugestanden hat und von Rechts wegen von ihnen besessen, angewendet und ausgeübt und vollzogen wird und angewendet, ausgeübt und vollzogen werden kann und soll, nach Maßgabe dieser Kommissorien, zu allen Zwecken und Zeiten, als wenn die genannten Kommissare der Lord High Admiral of England selbst wären."[67])

c. Organisation und Verantwortlichkeit innerhalb des Kollegiums.

Innerhalb des Gesamtrahmens der dem Admiralitätskollegium nach obigem zustehenden Befugnisse die Geschäfte auf die einzelnen Mitglieder und auf die verschiedenen der Oberleitung der Mitglieder und der Sekretäre des Kollegiums unterstehenden Departements und selbständigen Abteilungen zu verteilen steht in der alleinigen, nur durch die königliche Staatsratsverordnung über die Gesamtorganisation beschränkten Macht des Ersten Lord der Admiralität.[68])

Auf diese Geschäftsverteilung wird weiter unten näher einzugehen sein.

Eine Folge der Aufteilung der Verwaltungsgeschäfte unter die einzelnen Lords und Sekretäre an Stelle der in früheren Zeiten allein herrschenden Kollektivtätigkeit ist, daß den einzelnen Mitgliedern des Kollegiums nunmehr ein verschiedenes Maß von Verantwortlichkeit zufällt.

Von der Verantwortlichkeit des Ersten Lord der Admiralität gegenüber der Krone, dem Parlament und den Ministerkollegen ist im allgemeinen oben bereits gesprochen worden. Er ist für die Gesamtheit der Marine in Hinsicht auf Politik, Leistung und Verwaltung verantwortlich, er repräsentiert die Marine im Parlament, das in allem, was die Marine betrifft, sich lediglich an ihn hält. Er entscheidet in allen Angelegenheiten endgültig und ist hierbei nicht an den Rat der übrigen Mitglieder des Kollegiums, auch nicht an einen einstimmigen Beschluß der Kollegialversammlung gebunden; er ist nicht einmal gehalten, die anderen Mitglieder vor seinen Entschließungen zu hören oder sie an der Ausführung der ihm erforderlich erscheinenden

[65]) Report 1861, Nr. 805.
[66]) Hamilton, Teil I, Kap. 3.
[67]) Report 1861, Nr. 848.
[68]) Report 1890, S. IX, Nr. 24.

Digitized by Google

Maßnahmen teilnehmen zu lassen. Er kann auch jederzeit im Kabinett die Entlassung jedes Mitgliedes verlangen.[69]) Die Verantwortlichkeit des Ersten Lord der Admiralität ist gelegentlich dahin definiert worden, daß er für die Admiralität verantwortlich sei, wie der Premierminister für das Kabinett oder wie der eine Flotte kommandierende Admiral für die Flotte, dem z. B. keine Verantwortlichkeit zufalle für einen Schiffszusammenstoß, der nicht die Folge seiner Befehle oder des Fehlens solcher Befehle sei.[70])

Die Frage der Verantwortlichkeit der übrigen Mitglieder des Kollegiums war nicht immer ganz unbestritten. Es ist zwar durch die königliche Staatsratsverordnung von 1872 ausgesprochen, daß die Mitglieder des Kollegiums dem Ersten Lord der Admiralität (nicht aber dem Parlament oder der Krone)[71]) für die Führung jener Geschäfte verantwortlich sind, die er den einzelnen zuteilt. Je genauer begrenzt bei dieser Verteilung die Verwaltungsangelegenheiten den einzelnen zugewiesen werden, desto vollständiger und übersichtlicher wird ihre persönliche Verantwortlichkeit sein.[72]) Absolut scharfe Trennung ist jedoch nicht unter allen Umständen durchzuführen, ein Übereinandergreifen („overlapping")[73]) läßt sich nicht völlig vermeiden, was nicht nur, wie Sir James Graham vor der königlichen Kommission „on Civil Establishments" von 1887 erklärte, verlangsamend auf den Gang der laufenden Geschäfte wirkt, sondern auch eine gewisse Unsicherheit in der persönlichen Verantwortlichkeit der einzelnen Mitglieder mit sich bringt. Hauptsächlich haben sich aber Zweifel über das Maß der Verantwortlichkeit der einzelnen Mitglieder ergeben in Hinsicht auf die neben ihrem abgegrenzten Geschäftskreise ihnen zustehende und obliegende beratende Mitwirkung an den Gesamtgeschäften, insbesondere in Hinsicht auf die in den Kollegialsitzungen getroffenen Entscheidungen.

Die Kommission von 1890 ermittelte, daß in dieser Beziehung von der einen Seite behauptet werde: „während der Erste Lord der Admiralität für die ganze Marine verantwortlich sei, seien die Mitglieder des Kollegiums alle gleichmäßig zusammen mit dem Ersten Lord der Admiralität verantwortlich für die Stärke und für die ausreichende Größe der Flotte"; ferner: „die Verantwortlichkeit für eine vom Kollegium als solchem getroffene Entscheidung werde von jedem Mitgliede geteilt, das nicht widersprochen habe oder, wenn die Angelegenheit von großer Wichtigkeit sei, zurücktrete". Von der anderen Seite werde dagegen die Ansicht vertreten: „es sei mindestens eine Streitfrage, ob es ein Teil der Pflichten der Mitglieder sei, dem Ersten Lord gegenüber zu erklären, was nach ihrer Meinung die Marinebedürfnisse des Landes seien; das sei, obgleich es innerhalb ihrer Befugnisse liege, das zu tun, doch mehr ein Akt des Patriotismus als eine Pflicht"; ferner: „die Verantwortung für die Stärke der Marine liege beim Parlament und nicht bei den Seeleuten". Die Kommission von 1890 stellte hierzu Folgendes fest: „Die Verfassung des Marineressorts trage jetzt mehr den Charakter einer beratenden Versammlung mit einer

---

69) Anson, 3. Ausgabe, II, Teil I, S. 192.

70) Hamilton, Teil I, Kap. 4.

71) Reform, S. 93: „Ihre Stimmen werden nie gehört, ihre Meinungen kennt man nicht, ihre Fähigkeiten werden niemals geprüft und ihr Vorhandensein ignoriert".

72) Report 1890, S. XI, Nr. 34.

73) Report 1890, Anhang I, S. 3.

Digitized by Google

obersten verantwortlichen Spitze, als den eines verwaltenden Kollegiums. Der Minister sei die einzige Person, die dem Parlament und der Öffentlichkeit gegenüber für verantwortlich angesehen werden solle, und die Verantwortlichkeit der Mitglieder seines Rates sowohl für die ihnen obliegende verwaltende, wie für die ihnen zustehende beratende Tätigkeit, solle unmittelbar dem Minister gegenüber bestehen. Auf dem Ersten Lord der Admiralität allein solle die Verantwortlichkeit ruhen für die Entscheidungen über die Vorsorge, die für die See-Erfordernisse des Reiches zu treffen sei, und das Vorhandensein eines beratenden Organes solle als auch nicht im geringsten geeignet angesehen werden dürfen, diese Verantwortlichkeit zu verringern." [74]) Daß gegebenenfalls an die Stelle der Verantwortlichkeit des Ersten Lord der Admiralität jene des Kabinetts tritt, ist oben unter 2a ausgeführt.

Gegenüber dem Ersten Lord der Admiralität ist die Verantwortlichkeit der einzelnen Lords im allgemeinen für alle die gleiche. Nur für den Ersten Sea Lord sind hier in neuerer Zeit besondere Bestimmungen getroffen worden.

Bereits die Kommission von 1890 wies darauf hin, daß der Erste Sea Lord seit langem schon nach Maßgabe des Verzeichnisses der ihm obliegenden Geschäfte als oberster Berater des Ersten Lord der Admiralität anerkannt sei und auf Grund dessen eine Sonderstellung einnehme. Die Kommission hielt es für erforderlich, daß er Fragen, wie die Verteilung der Flotte im Kriege und im Frieden, das Verhältnis der Stärke der englischen Marine zu jener der auswärtigen Marinen, die der Marine hinsichtlich des Schutzes des Handels und der auswärtigen Besitzungen obliegenden Pflichten, die Zahl, die Klassen und die Typen der in Dienst zu haltenden oder zu beschaffenden Schiffe, die Beziehungen zur Armee in allen Angelegenheiten, in denen gemeinschaftliches Handeln oder endgültige Auseinandersetzung erforderlich sei, schließlich ganz allgemein alle anderen Fragen mehr marine-politischer als administrativer Natur ständig in der einen oder anderen Form der besonderen Aufmerksamkeit des Ministers vorführen solle. [75])

Die Kommission schlug damals vor „Constitution of the office of the First Naval Lord (jetzt „Sea" Lord genannt) as that of Chief Adviser of the First Lord in all great questions of Naval policy". [76])

In einem Sondervermerk zu dem Berichte wies dem gegenüber das Kommissionsmitglied Frdk. W. Richards darauf hin, daß eine solche Anordnung den Ersten Sea Lord in eine isolierte Stellung bringen würde, indem sie ihn der Unterstützung seiner Kollegen beraube; es würde auch den Ersten Lord der Admiralität in Hinsicht auf berufsmäßige verantwortliche Beratung auf die Abhängigkeit von einem einzigen Manne beschränken. [77])

Auf Grund der Königlichen Staatsratsverordnung vom 10. August 1904 [78]) wurde jedoch durch die Verfügung des Ersten Lord der Admiralität vom 20. Oktober 1904, beiden Häusern des Parlaments vorgelegt im Jahre 1905 [79]), dem Vorschlag

[74]) Report 1890, S. IX, Nr. 26, 27; S. X, Nr. 31.
[75]) Report 1890, S. X, Nr. 32.
[76]) Report 1890, S. XII, Nr. 40.
[77]) Report 1890, S. XIII.
[78]) Naval Annual 1904, S. 496.
[79]) Distr. of Bus.

Digitized by Google

der Kommission von 1890 Rechnung getragen. Der Erste Sea Lord hat hiernach den Ersten Lord der Admiralität zu beraten „in allen großen Fragen der Marinepolitik und des Seekriegswesens". Er ist durch diese Verfügung ferner dem Ersten Lord gegenüber als allein verantwortlich bezeichnet worden für die Gefechtsbereitschaft und Seetüchtigkeit der Flotte.

Ebenso, wie seinerzeit der Vorschlag der Kommission von 1890 aus ihr selbst heraus, wie erwähnt, Widerspruch erfahren hat, so sind auch die auf Grund der Verordnung vom 10. August 1904 getroffenen Anordnungen von verschiedenen Seiten angegriffen worden.[80]) Es ist gesagt worden, daß sie eine weitgehende Neuerung bedeuten, die die Stellung und Autorität der anderen Mitglieder des Kollegiums wesentlich herabsetze, daß die Stellung des Ersten Sea Lord selbst verschlechtert sei, daß man ihm nicht die Unterstützung verantwortlicher Kollegen, sondern unverantwortlicher Männer gebe, die praktisch lediglich Departementsdirektoren unter ihm seien; es sei ferner gefährlich, den Ersten Sea Lord zwischen den Ersten Lord und die anderen Mitglieder zu schieben. Daran werde durch die Tatsache nichts geändert, daß im Geschäftsverteilungsplane eine Anmerkung enthalten sei, nach der alle Mitglieder des Kollegiums das Recht haben sollen, unmittelbar mit dem Ersten Lord der Admiralität zu verkehren. Ein weiterer Nachteil der getroffenen Anordnung sei, daß sie eine zu weitgehende Inanspruchnahme des Ersten Sea Lord in Fragen des Materials zur Folge habe.[81])

[80]) Naval Annual 1907, S. 143.

[81]) Blackwood, S. 604. (Der Artikel »A retrogade Admiralty« enthält auch sonst mancherlei Interessantes z. B. über Fragen der Panzerung, Bewaffnung, Größe und Schnelligkeit der Schiffe, über Gefechtswert und die Streichung von alten Schiffen aus der Liste.)

(Schluß folgt.)

Digitized by Google

Seefischerei und Schiffahrt in Nordeuropa.

Von Dr. phil. Grotewold, Steglitz bei Berlin.

I. Einleitung.

Das Seegewerbe, das wir heute in so gewaltiger Entwicklung vor uns erblicken, zerfällt in zwei voneinander getrennte Zweige: die Handelsschiffahrt, die Transportzwecken dient, und die Seefischerei, deren Ziel die Okkupation von Meeresprodukten ist, die in der menschlichen Wirtschaft gebraucht werden können.

Entsprechend der Vielgestaltigkeit der Naturgeschöpfe im Schoße der See, der großen Nährmutter alles organischen Lebens auf unserer Erde, finden wir nun, daß die Seefischerei in verschiedenen Zeiten und Gegenden in sehr mannigfachen Formen auftritt, die umsomehr voneinander abweichen, je größere Unterschiede einerseits zwischen den Fangobjekten und anderseits zwischen den die Fischerei ausübenden Menschen bestehen. Überall aber sehen wir, daß die Seefischerei aus dem verschiedenartigsten Menschenmaterial Volkstypen herauszubilden vermag, die sich auszeichnen durch Mut und Geschicklichkeit im Kampfe mit den Elementen, durch Findigkeit und Gewandtheit in der Erjagung der Beute. Dies gilt vom Eskimo, der sich im leichten Fellkajak den Wogen des Eismeeres anvertraut, vom Polynesier, der schon im offenen Boote die entlegensten Eilande der Südsee aufsuchte, als in Europa noch niemand daran dachte, die hohe See zu befahren; es gilt aber auch vom Nordmann, der in ungedeckten Wikingerfahrzeugen 500 Jahre vor Columbus an die Küste Amerikas gelangte, und ganz besonders vom Niederländer, der durch seinen Fischfang den Grund legte zur einst so glänzenden Seemachtstellung jenes Landes und zu seinem Reichtum, den es sich bis heute zu erhalten gewußt hat.

Wie an diesem Beispiel finden wir auch anderwärts, wo die Verhältnisse die Entstehung einer eigentlichen Schiffahrt begünstigten, gewisse Zusammenhänge zwischen dieser und der Fischerei — meistens in der Form, daß die letztere das Mannschaftsmaterial für erstere aufzog und heranbildete. Auch die Bemannung der Kriegsflotten, die alle Seestaaten zum Schutz ihres Handels vom Altertum bis in die Gegenwart haben aufstellen müssen, wurde zum großen Teil den Seefischern entnommen, so daß sich, von den Normannen an über die Niederländer und Briten bis zu den Japanern der Nachweis führen läßt, daß Tüchtigkeit in der Seefischerei Hand in Hand geht mit solcher in der Seekriegführung.

Im vorliegenden Aufsatze sollen nun einmal die Verhältnisse näher untersucht werden, die an den nordeuropäischen, besonders den deutschen Küsten einerseits zur Entstehung einer Seefischerei, anderseits zur Fortentwicklung dieser zur Handelsschiffahrt führten.

Daß nun die Handelsschiffahrt durchweg auf eine zu ihr sozusagen in mütterlichem Verhältnis stehende Fischerei zurückzuführen wäre, kann freilich nicht behauptet werden — es ist aber in vielen Fällen wahrscheinlich. Anderseits ist die Fortentwicklung der Fischerei zur Handelsschiffahrt an eine ganze Reihe außerhalb der fischereilichen Verhältnisse liegender Bedingungen geknüpft. Vor allem ist hier das Vorhandensein leicht erreichbarer Gegenküsten zu nennen. Ferner tritt als notwendigstes

Digitized by Google

Erfordernis eine gewisse Verschiedenheit der wirtschaftlichen Verhältnisse, besonders der Gütererzeugung, zwischen diesen Gegenküsten und dem heimatlichen Gestade hinzu, die entweder einen Austausch der Erzeugnisse, die Grundlage alles Handels, ermöglichten, oder durch Anziehung fremder oder Abstoßung eigener Bevölkerungsteile Wanderbewegungen veranlaßte, wie solche z. B. für die Entwicklung der deutschen und englischen Schiffahrt nach Nordamerika, der japanischen in den ostasiatischen Gewässern und neuerdings der italienischen Schiffahrt nach Südamerika von Bedeutung geworden sind. Als weitere Vorbedingung kommt eine gewisse geistige Aktivität der Menschen in Betracht, ohne die ja überhaupt aller Fortschritt ausgeschlossen ist. Wir finden noch heute eine Menge von Völkern, die den Übergang von der Küstenfischerei zur Seefischerei und von dieser zur Handelsschiffahrt gar nicht oder nur höchst unvollkommen haben vollziehen können, an deren Küsten ihnen fremde Völker die Fische fangen, deren Produkte unter fremder Flagge zur Ausfuhr gelangen. In Europa können als typisches Beispiel dafür die Russen gelten, die auf den Gebieten der Binnen- und Küstenfischerei infolge der natürlichen Vorteile ihres Landes und infolge einer Jahrtausende alten Neigung der slawischen Rasse für diese Berufe Hervorragendes leisten, während die Hochseefischerei im Weißen Meere, obwohl dessen Küste eigentliche Russen besiedelt haben, von Norwegern, Briten und Deutschen, in den ostasiatischen Gewässern von Japanern ausgeübt wird und gleichzeitig britische, deutsche, griechische und skandinavische Schiffe die Produkte der russischen Landwirtschaft aus den Häfen an der Ostsee und dem Schwarzen Meere ausführen. Soweit aber die russische Flagge selbst eine Rolle spielt, weht sie meist auf Schiffen, die nur von Russen im politischen, aber nicht im ethnologischen Sinne des Wortes ausgerüstet und geführt werden. Ähnliches läßt sich von den Türken sagen.

Wenn wir uns jetzt zur Fischerei zurückwenden und über deren Vorbedingungen einen Überblick gewinnen wollen, so mag zunächst darauf hingewiesen sein, daß jede solche Untersuchung auf Schwierigkeiten stößt, deren mangelhafte Überwindung schon die gesamte frühere sogenannte Kameralistik oder Gewerbewissenschaft, von der die Fischereikunde einen Teil bildet, in eine Art von wissenschaftlichem Mißkredit gebracht hat. Es liegt nämlich in der Natur der Sache, daß jede beschreibende oder analysierende Behandlung eines Gewerbezweiges, der so in der Natur wurzelt wie die Fischerei, bei verschiedenen Wissenschaften Anleihen machen muß. Je nach der persönlichen Stellung, die der Darstellende zu den einzelnen Betrachtungsmöglichkeiten einnimmt, wird nun naturgemäß nicht jede der heranzuziehenden Wissenschaften zu ihrem vollen Recht kommen. Die Vertreter der zurückgesetzten Fächer bezeichnen dann, alter lieber Gewohnheit gemäß, eine solche Arbeit gern als „unwissenschaftlich".

Bei der Fischereikunde sind es nun drei Wissenschaften, die in eine Art von Dreiecksverhältnis treten, und deren jede wieder eine ganze Anzahl von Hilfswissenschaften mit sich führt.

Die Hauptgesichtspunkte, von denen eine wissenschaftliche Behandlung der Fischerei ausgehen muß, liegen auf den Gebieten der Zoologie, der Volkswirtschaftslehre und der Geographie. Von ersterer kommen naturgemäß am meisten die Spezialgebiete der Biologie und der Ichthyologie, von letzterer das der Meereskunde in Betracht. Dazu treten Physik, Technologie, Nautik, Ethnographie u. a. m. Für die vorliegende Untersuchung sei nun die beschreibende Zoologie und die Ichthyologie, die von

Digitized by Google

größter Bedeutung ist, wenn die Fangobjekte der Fischerei behandelt werden sollen, völlig ausgeschieden und die Biologie auf das mindeste beschränkt. Dagegen soll die Aufzeigung der volkswirtschaftlichen und geographischen Zusammenhänge uns eingehender beschäftigen, wobei auch auf wirtschaftsgeschichtliche Entwicklungen zurückzugreifen sein wird.

Die Grundformen der Fischerei.

In ihren Urformen hat sich die Fischerei — sowohl an der See wie an Binnengewässern — aus der „Sammeltätigkeit" entwickelt, mittels derer sich der urzeitliche Mensch, den wir uns noch halb tierisch zu denken haben, seinen kümmerlichen Unterhalt erwarb. Am Gestade umherstreifend, suchte er zwischen den von der Brandung ans Land geworfenen Muscheln und sonstigem Getier heraus, was zur Stillung seines Hungers dienen mochte. Jahrtausende mögen dann vergangen sein, ehe er es wagte, von der Not getrieben, im ausgehöhlten Baumstamm sich selbst den Fluten anzuvertrauen, um ihnen mit Gewalt zu entreißen, was sie nicht gutwillig gaben. Keinesfalls werden wir im Kahn aber das erste Hilfsmittel zu erblicken haben, dessen sich der Mensch zur Ausübung der Fischerei bediente. Sicher wurde diese lange Zeit hindurch nur vom Lande oder vom flachen Wasser aus, in dem der Mensch noch stehen konnte, betrieben, selbst, als man schon andere Werkzeuge zu verwenden gelernt hatte. Auch noch heute ist die Fischerei vom Lande aus weit verbreitet, erlangt auch hier und da eine gewisse wirtschaftliche Bedeutung — z. B. die Garnelenfischerei an den deutschen Nordseeküsten. Erwähnenswert ist in diesem Zusammenhange auch das erste Beispiel, wo die Fischerei, noch in ihrem Übergangsstadium von der Sammeltätigkeit aus, schon eine wichtige und glanzvolle Industrie erzeugte: die Purpurfärberei Phöniziens, die Jahrtausende lang in Blüte stand.

Eine gleichfalls sehr primitive Form der Fischerei ist die mittels Tauchens. Zum Teil mit dem modernen Hilfsmittel des Taucherhelms, zum Teil auch ohne dies wird sie noch ausgeübt im Mittelmeer zum Aufsuchen der Badeschwämme, im Persischen Golf und an anderen Küsten warmer Meere zur Perlfischerei, natürlich stets nur da, wo es sich um die Erbeutung sessiler (festsitzender) Geschöpfe handelt.

Der nächste Fortschritt gegenüber dem bloßen Ergreifen der Geschöpfe mit der unbewehrten Hand ist wie bei der Jagd so auch bei der Fischerei in der Verwendung von Erbeutungswerkzeugen, sodann in der Beiziehung von Tieren zur Hilfsleistung zu erblicken. Wie bei der Jagd, können wir auch bei der Fischerei die Erbeutungswerkzeuge einteilen in solche, die wir Fanggeräte im engeren Sinne, d. h. Werkzeuge zur bloßen Freiheitsentziehung, nennen können, und in „Waffen". Zu ersteren gehören bei der Fischerei vor allem Netze und Angeln, die den Fanggruben, Fallen usw. der Jagd entsprechen. Die bei letzterer durchaus vorherrschend gewordene Verwendung von Waffen, also Erbeutungswerkzeugen, die direkt zur Tötung der Beutetiere bestimmt sind, hat für die Fischerei nur geringe Bedeutung erlangt — mit Ausnahme der ausgiebigen Verwendung der Harpune gegenüber den großen Meeressäugetieren.

Der getreue Gefährte des Menschen auf der Jagd, der Hund, ist für die Fischerei unbrauchbar. Ganz selten wird er hier und da durch den dressierten Fischotter vertreten. Der früher viel zur Vogeljagd gebrauchte Falke hat dagegen in Ostasien einen fischfangenden Kollegen in Gestalt des Kormorans.

Digitized by Google

Alle diese mehr oder weniger ursprünglichen Betriebsarten der Fischerei (wobei wir hier und im nachstehenden, dem Sprachgebrauch folgend, das Wort in ungenauer Weise auch auf die Erlangung solcher im Wasser lebenden Geschöpfe anwenden, die nicht „Fische" sind) dürfen nun zwar in ihrer wirtschaftlichen Bedeutung auch in der Jetztzeit nicht unterschätzt werden, wenn sie auch dem einzelnen Fischer im allgemeinen nur einen kargen Lebensunterhalt gewähren. Viel wichtiger müssen sie uns aber erscheinen als die Durchgangsstufe, aus der die eigentliche Fischerei und mit ihr die Schiffahrt entstehen konnte, eine Entwicklung, die in dem Augenblick einsetzte, wo der Fischer den Kahn gebrauchen lernte und sich und seinen Betrieb vom Ufer loslöste.

Die Weiterentwicklung der Fischerei und ihre Voraussetzungen.

Den Anstoß zu jenem für seine Zeit ganz ungeheuren Fortschritt, der an Bedeutung etwa die neuerdings erfolgte Einführung des Dampfes in die Hochseefischerei weit übertraf, wird, wie schon angedeutet, die bittere Not, die Quelle allen Fortschritts überhaupt, gegeben haben. Eine großartigere Ausdehnung der Fischerei konnte aber erst einsetzen, sobald der Fischer seinen Fang nicht mehr selbst zum eigenen Unterhalt verbrauchte, sondern ihn gegen andere Güter zu vertauschen lernte. Erst dann entstand für ihn ein stärkerer Antrieb, seine Fangergebnisse über den augenblicklichen Bedarf hinaus zu vergrößern und darüber nachzudenken, wie er seine Fische für den Transport zum nächsten Markt oder auch für weiteren Versand frisch oder doch genießbar erhalten könnte. Auch für den Eigenverbrauch mochten freilich schon Versuche gemacht worden sein, die Fische durch Trocknen usw. brauchbar zu erhalten — von größerem Belang konnte dies aber erst in der Tauschwirtschaft werden.

Da der Fisch an das Wasser gebunden und aus ihm nur mit einer gewissen Geschicklichkeit und Sachkenntnis herauszuholen ist, wovon umsomehr erfordert wird, je mehr die Fischerei sich der Schiffe bedient, so sehen wir auf etwas höheren Kulturstufen, wo schon eine Arbeitsteilung innerhalb eines Stammes oder Volkes Platz zu greifen beginnt, sehr früh den Fischer als eines der ersten selbständigen Gewerbe sich abzweigen.

Einer primitiven Fischerei begegnen wir so an fast allen bewohnten Ufern der Erde, einer höher entwickelten aber nur an verhältnismäßig wenigen. Woran liegt dies? Jedes Gewerbe ist naturgemäß in seiner Dislokation an gewisse Voraussetzungen gebunden, die es nicht als blinden Zufall erscheinen lassen, wenn wir sehen, daß z. B. in einer Stadt Eisenindustrie, in einer anderen, dicht daneben liegenden Textilindustrie betrieben wird. Als wesentlich in dieser Hinsicht dürfen wir Folgendes betrachten:*)

1. Vorhandensein oder leichte Beschaffbarkeit des Rohmaterials (also in unserem Falle der Seefische);
2. Leichter Absatz für die erzielten Produkte;

*) Es ist richtig, daß sich nach Weber (Standort der Industrien, Tübingen 1909) diese Faktoren auf Transportkosten und Arbeitskosten zurückführen lassen. Als Eigentümlichkeiten kommen bei der Fischerei hinzu, daß 1. die Fische (auch im Meere!) keine Ubiquitäten im Weberschen Sinne sind, und daß 2. die Transportkosten durch das Fäulnisrisiko der wenig haltbaren Ware stark gesteigert werden.

Digitized by Google

3. Vorhandensein geübter Arbeitskräfte;
4. Vorhandensein geeigneten Grundes und Bodens für die notwendigen Baulichkeiten und Anlagen.

Es liegt auf der Hand, daß die moderne Entwicklung der Verkehrsmittel diese Bedingungen eingreifend beeinflußt und verändert, auch vielfach neu geschaffen hat, was besonders für die Fischerei zutrifft. Wenn wir nun prüfen, wo unter ursprünglichen Verhältnissen jene Faktoren so vereinigt waren, daß dort in der Folge eine bedeutendere Fischerei erwachsen konnte, so finden wir als allgemeinste Antwort: überall dort, wo dauernd fischreiche Meere mit seßhafter Bevölkerung dichtbesetzte Küsten bespülten. Das traf z. B. zu für das nördliche Ostasien, wo die japanischen und chinesischen Fischereien seit alter Zeit in hoher Blüte stehen, nicht aber für die meisten tropischen Meere, weil diese wohl reich an Arten, aber im allgemeinen nicht an Individuen der Tierwelt sind. Die Ursache haben wir wahrscheinlich in dem geringeren Sauerstoffgehalt des wärmeren Wassers der tropischen Meere zu suchen. Wie immer, bestätigen freilich auch hier Ausnahmen die Regel. Der Verfasser hat z. B. selbst Gelegenheit gehabt, in der Bai von Santa Marta in Kolumbien außergewöhnlich großen Fischreichtum festzustellen.

Für die nordeuropäischen Küsten des Atlantischen Ozeans und seiner Nebenmeere waren obige Bedingungen lange Zeit hindurch freilich nicht gegeben, und zwar fehlte es hier an der dichten Bevölkerung, die die gefangenen Fische hätte aufnehmen können. Bis etwa zum Jahre 1000 hören wir nichts von irgend welchen größeren Fischereiunternehmungen. Zwar ermöglicht uns eine Reihe von Tatsachen (z. B. prähistorische Funde) den sicheren Schluß, daß die Fischerei seit Urzeiten die Hauptnahrungsquelle der Anwohner der nordeuropäischen Küsten gewesen ist, doch können wir mit ebenso großer Sicherheit nachweisen, daß jene Anwohner wenig zahlreich und ihre Fischereien daher nur unbedeutend waren, trotz jedenfalls vorhandenen Fischreichtums der Gewässer. Ob von England aus, wie einige vermuten, ein Fischhandel mit den Römern bestand, ist nicht nachzuweisen. Wohl aber gab es im Mittelmeergebiet in spätrömischer Zeit eine Art von Fischkonservenindustrie und zweifellos einen nicht unbedeutenden Fischhandel. Spielt doch die Fischkost bei den antiken Köchen eine sehr bedeutende Rolle!

Bevor wir nun die geschichtliche Entwicklung der nordeuropäischen Fischerei weiter verfolgen, ist indessen noch darauf hinzuweisen, daß die genannten Bedingungen, wenn sie auch für irgend eine Gegend einmal gegeben waren, sich keineswegs als stabil erwiesen. Wie ein Jagdgebiet durch schonungslose Ausrottung des Wildes seinen Wert verlieren kann, so sind auch seltene Meerestiere (z. B. der Grönlandwal) schon ausgerottet oder verdrängt worden, und abgeschlossene Meeresteile sind keineswegs vor Abfischung sicher. Ferner, und dies ist noch weit wichtiger, haben die für die nordeuropäische Fischerei bedeutendsten Fischfamilien, die Gadiden und Clupeiden, die Eigenschaft, Wanderungen auszuführen, die sie plötzlich zu Milliarden an früher fischarmen Küsten auftauchen lassen, um dann wieder, oft auf Nimmerwiedersehen, zu verschwinden. Diese Erscheinungen, die erst in der Gegenwart von der Wissenschaft einigermaßen richtig erkannt werden, über deren tiefere Ursachen aber noch ein dichter Schleier unerschlossenen Geheimnisses liegt, haben natürlich in der eingreifendsten Weise die Entwicklung der Fischerei und damit des gesamten Seewesens von Nationen beeinflussen

Digitized by Google

müssen. Jene letzten noch so wenig bekannten Ursachen mehr und mehr ans Licht zu ziehen — eine der Aufgaben, die sich das Institut für internationale Meeresforschung gestellt hat — ist daher nicht nur von wissenschaftlich-theoretischem, sondern auch von eminentem praktisch-wirtschaftlichem Interesse. Als sicher festgestellt kann man heute folgende Grundtatsachen annehmen: Der faunistische Reichtum einer Meeresgegend hängt ab in erster Linie vom Sauerstoffgehalt des Wassers, der seinerseits von der Temperatur und der Berührung des Wassers mit der Luft sowie vom Vorhandensein einer Wasserflora bedingt wird. Daher sind große Tiefen, in denen das Wasser keine Gelegenheit zur Absorption von Luftsauerstoff hat, arm an Lebensfülle, wenn auch dank einem beständigen langsamen Austausch zwischen den höheren und tieferen Wasserschichten keineswegs völlig lebensleer. Von großer Bedeutung ist ferner der Salzgehalt des Wassers, der seinerseits durch Strömungen, Zuflüsse salzigen oder süßen Wassers und die vertikale Gliederung des Meeresbodens, die jene beeinflußt, bedingt wird. Die Armut der östlichen Ostsee an Seefischen erklärt sich z. B. zwanglos dadurch, daß ihr Salzgehalt infolge des Einmündens zahlreicher Ströme auf fast $^1/_2$ Prozent reduziert wird (gegen $3^1/_2$ Prozent im Ozean), während seichte Bänke (Schwelle zwischen Schonen und Darß) den Austausch dieses salzarmen Wassers gegen das salzreichere der westlichen Ostsee, die mit der Nordsee in wirksamerer Verbindung steht, hindern.

Helland-Hansen und kein geringerer als der berühmte Fridtjof Nansen erbringen sogar den Nachweis („Die jährlichen Schwankungen der Wassermassen im norwegischen Nordmeer in ihrer Beziehung zu den Schwankungen der meteorologischen Verhältnisse, der Ernteerträge und der Fischereiergebnisse in Norwegen" in Band II, Heft 3 der „Internationalen Revue der gesamten Hydrobiologie und Hydrographie", S. 337 ff.), daß starke Zuflüsse von Golfstromwasser, also höhere Meerestemperaturen, begleitet sind von schlechten Erträgen der Dorschfischereien in Norwegen. Im letzten Grunde müssen nach den genannten Forschern diese Erscheinungen auf Schwankungen in der Intensität der Sonnenstrahlung zurückgeführt werden, und sie stehen vielleicht im Zusammenhang mit den Perioden der Sonnenflecken. Es wird indessen wohl noch mancher Tropfen im Golfstrom dahin fließen, ehe man dahin gelangt sein wird, aus den Sonnenflecken Schlüsse zu ziehen auf die Dividenden der Fischereigesellschaften. Die theoretische Möglichkeit wird man aber schon heute zugeben dürfen.

Während man sich aber früher begnügte, in dem plötzlichen Ausbleiben der Fischschwärme Strafgerichte Gottes zu erblicken und nicht weiter nach ihren Ursachen forschte, wissen wir heute schon soviel, daß die beiden großen Triebfedern der gesamten Natur, Hunger und Fortpflanzungstrieb, auch die Fischwanderungen beherrschen. Man muß daher bei wandernden Fischschwärmen unterscheiden zwischen solchen Zügen, die der im Meere schwimmenden Nahrung (norwegisch Aat, Plankton und Nekton) folgen, und solchen, die Laichplätze aufsuchen. Zu letzteren gehören u. a. die Dorsche, die alljährlich an der norwegischen Küste zwischen den Lofoten und Tromsö erscheinen.

Wenn wir nun an Hand der geschichtlich überlieferten Tatsachen, soweit dies das sehr lückenhafte Material und der beschränkte Raum gestatten, einen Überblick über die wichtigsten Erscheinungen in der nordeuropäischen Seefischerei zu gewinnen suchen, so wird uns freilich dies auch nur zum Teil das Verständnis für die geographische Verteilung der heutigen Fischereiplätze erschließen. Es wird ein Rest von Ortschaften

Digitized by Google

übrig bleiben, bei denen wir uns ziemlich vergeblich nach dem Grunde fragen, warum gerade hier irgend ein Spezialzweig der Fischerei seinen Sitz gewählt hat, wo er uns zu rettungsloser Verkümmerung verurteilt erscheint, während von vielen anderen, weit günstiger gelegenen Plätzen aus keine Seefischerei betrieben wird. In solchen Fällen werden wir uns mit Vermutungen begnügen müssen, wie z. B. der, daß in früheren Zeiten vielleicht eine solche Ortschaft von einwandernden Fischern besiedelt sein mag, deren Nachkommen bei dem außerordentlich konservativen Sinn, der alle Fischer auszeichnet, dem Gewerbe der Väter unverbrüchlich treu geblieben sind. Die Zuhilfenahme von Vermutungen erscheint bei der Mangelhaftigkeit des Materials sogar für die Aufklärung so naheliegender Verhältnisse unerläßlich, wie u. a. der Erscheinung, daß der Ort Finkenwärder an der unteren Elbe zusammen mit dem ihm schräg gegenüberliegenden Blankenese noch heute die Führung in der deutschen Segelhochseefischerei besitzt, während das benachbarte Altenwerder nur Flußfischerei betreibt. Möglicherweise liegt hier die Sache so, daß Finkenwärder, wo seit alters Bootsbau betrieben wurde, von Blankenese, dessen Seefischerei älter ist als die seine, in früherer Zeit Aufträge auf Neubau oder Reparatur von Booten und damit die Anregung zu eigener Ausübung der Seefischerei erhielt, während Altenwerder, das an einem Elbarme liegt und von Blankenese aus schwerer zu erreichen ist, von diesem Einfluß wohl nicht berührt wurde. Jedenfalls erkennen wir auch hier wieder den äußerst konservativen Sinn der Fischereibevölkerung, der es ermöglichte, daß zwei einander so nahe gelegene Orte wie Hamburgisch-Finkenwärder und Altenwerder Jahrhunderte lang zwar sehr eng verwandte, aber darum doch streng getrennte Zweige des gleichen Gewerbes ausüben konnten. Wohl gibt es, wie erwähnt sei, in Finkenwärder Elbfischer, aber es gibt in Altenwerder so gut wie keinen Seefischer, während diese wenigstens mit einigen wenigen Fahrzeugen in anderen Nachbarorten, wie Preußisch-Finkenwerder und Cranz, vertreten sind.

Bevor wir aber den historischen Verhältnissen der Seefischerei näher treten, empfiehlt es sich, erst in großen Zügen zu skizzieren, wie sich heute die nordeuropäische Fischerei gliedert und in welche Hauptgebiete sie zerfällt. Die historische Betrachtung wird uns dann das Verständnis der Einzelheiten erschließen helfen.

Als wichtigste Fanggebiete der nordeuropäischen Fischerei sind heute zu bezeichnen:

a) Für frische Fische, also in der Hauptsache Gadiden (Schellfische u. dergl.) und Pleuronektiden (Plattfische): Südküste Islands, Nordwestküste Norwegens, Nordsee, westliche Ostsee.

An der Islandfischerei sind fast alle nordeuropäischen Nationen beteiligt, neben den in Island beheimateten Fischern vor allem Briten, Franzosen, Niederländer und Deutsche. Die norwegische Dorschfischerei spielt sich dagegen weit überwiegend innerhalb der Hoheitsgrenze dieses Staates ab und ist deshalb auf die Ausbeutung seitens der Norweger beschränkt. Die Nordseefischerei ist wieder international und wird außer von Engländern, die an erster Stelle stehen, ausgeübt von Deutschen, Holländern, Belgiern, Franzosen, Dänen und Norwegern.

Neben den genannten Fangplätzen kommen in Betracht das Skagerrak und Kattegat, das Weiße Meer und die Westküste Marokkos. Auf den beiden letztgenannten

Digitized by Google

Gebieten haben die Fischereiunternehmer aber schon mit dem stark erschwerenden Umstande der allzuweiten Entfernung von den Absatzmärkten zu rechnen. Als solche kommen besonders in Frage die großen Fischhandelsplätze Stavanger, Bergen und andere Plätze in Norwegen, Aberdeen in Schottland, Ymuiden in Holland, ferner Ostende und die bekannten großen deutschen Fischmärkte an der Weser und Elbe, ferner Lissabon für die Fischerei an der Marokkoküste.

In physisch-geographischer Beziehung ist all den genannten Fangplätzen ein Hauptzug gemeinsam: geringe Meerestiefe. Einmal ist dies bedingt durch biologische Verhältnisse, anderseits aber auch durch die Tatsache, daß in größeren Tiefen, etwa über 300 m, lebende Fische der großen Verschiedenheit der Druckverhältnisse (30 Atmosphären!) wegen nicht mehr in gutem Zustande zutage gefördert werden können, ganz abgesehen davon, daß der Fang auch in technischer Beziehung durch große Tiefen allzu sehr erschwert wird, wiewohl das Scheerbretternetz in dieser Richtung sehr leistungsfähig ist.

Im allgemeinen läßt sich nach dem Gesagten für die ganze Erde der Grundsatz aufstellen, daß eine große submarine Erstreckung der Kontinentalschelfen günstige Verhältnisse für die Fischerei schafft.

b) Für den Heringsfang liegen die Verhältnisse wesentlich anders als für den Frischfischfang.

Als wichtigstes Fanggebiet haben wir hier zunächst die westliche Nordsee, von den Orkneys bis herunter in den Englischen Kanal. An der Fischerei sind hier beteiligt vor allem die Engländer, die den Fisch sozusagen vor der Tür haben, ferner die Holländer, die sich in früheren Jahrhunderten bei den englischen Königen Privilegien zu erwirken gewußt hatten, die Franzosen und die Deutschen, letztere erst seit etwa 15 Jahren in größerem Maße. Als weitere Fanggebiete des Herings sind von Bedeutung die Küsten Norwegens und Schwedens, die Nordwestküste Islands und die westliche Ostsee. Leider recht unregelmäßig besuchen Heringsschwärme auch die Deutsche Bucht und haben sich in neuester Zeit auch im Kaiser Wilhelm-Kanal eingestellt. Diesen Fangverhältnissen entsprechend, finden wir die wichtigsten Handelsplätze für Heringe an der Ostküste Großbritanniens (Lowestoft, Gr. Yarmouth u. a.), wozu Lerwick auf den Shetlands tritt, sowie in Norwegen und Schweden — in letzterem Lande besonders in den Länen Gothenborg und Bohus.

In Holland ist von alters her wohl noch immer der wichtigste Platz Vlaardingen, ferner Scheveningen, Maassluis und Katwyk aan Zee, in Deutschland Emden. Während man aber im allgemeinen sagen kann, daß die Fischerei befruchtend auf die Seeschiffahrt gewirkt hat, ist die neueste Entwicklung in Deutschland den umgekehrten Weg gegangen, und zwar insofern, als die ganz verfallene Heringsfischerei und ebenso die Dampffischerei durch das Großkapital der Seehandelsstädte zum Leben erweckt sind. Man hat dabei die Fischereibetriebe, und namentlich die Anlagen der Heringsfischereien, mit Vorliebe in Hafenstädten geringerer Bedeutung errichtet und diese dadurch für die Zurückdrängung aus dem großen Schiffahrtsverkehr in einer Weise entschädigt, die jene Plätze vielleicht wieder zu größeren Hoffnungen auf ihre Zukunft berechtigt. Solche Orte mit neuen Heringsfischereien sind Brake, Elsfleth, Vegesack, Glückstadt, Nordenham, Leer. Von deutschen Ostseeplätzen sind für den Heringshandel von Wichtigkeit

Digitized by Google

Stettin, Danzig und Königsberg als Importhäfen leider meist englischer Ware, ferner Schlutup, das neben Hamburg und Altona Hauptsitz der Fischkonservenindustrie ist.

c) Der Walfang, der bekanntlich an wirtschaftlicher Bedeutung gegen frühere Jahrhunderte sehr verloren hat, zum Teil weil künstliche Surrogate seine Produktion ersetzen (so Zelluloid das Fischbein, Petroleum den Tran), wird heute (nach den „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", 1908, S. 345 ff.) ausgeübt in folgenden Meeresgegenden:

Bei den Shetland-Inseln unter norwegischer und britischer Flagge,
bei den Faeroer unter norwegischer und dänischer Flagge,
bei Spitzbergen und im Nördlichen Polarmeer unter norwegischer Flagge,
bei Island unter norwegischer und dänischer Flagge.

Die Norweger stellen den Walen ferner in den kälteren Meeren der südlichen Hemisphäre, so bei den Falklands und South Shetlands, sowie im eigentlichen Südpolarmeere nach, wo außerordentlich gute Fänge gemacht worden sein sollen. Zum Teil wird dort die Fischerei von norwegischen Gesellschaften, zum Teil auch unter chilenischer und argentinischer Flagge, aber von norwegischen Fischern, ausgeübt. Ebenso hat die recht rege japanische Walfängerei zum Teil norwegische Harpunenschützen an Bord. Auch die französische Regierung hat kürzlich eine norwegische Firma für den Walfang in den Kerguelengewässern konzessioniert.

Warum nun, so fragen wir, müssen immer gerade Norweger den Walfang auf der ganzen Welt monopolisieren, und warum können nicht auch wir Deutschen wieder unseren Teil an diesem Gewerbe erhalten, in dem wir einst die Führung innehatten? Die Waljagd in den südlichen Meeren soll, wie gesagt, stellenweise ganz enorme Erträge geliefert haben — weshalb hält sich die deutsche Unternehmungslust dabei abseits?

Zum Schluß ist als Walfanggebiet die Küste von Alaska zu nennen, wo allerdings die Amerikaner keinen Fremden zulassen.

II. Historisches.

Die nordeuropäische, besonders aber die deutsche Seefischerei, hat sich in ihrer ganzen historischen Entwicklung scharf nach den Fangobjekten in die schon im vorstehenden erwähnten Abteilungen des Frischfischfangs, der Heringsfischerei und des Eismeerfangs gegliedert, die alle drei in technischer, wirtschaftlicher und, wie wir schon sahen, auch geographischer Beziehung stark voneinander abweichen.

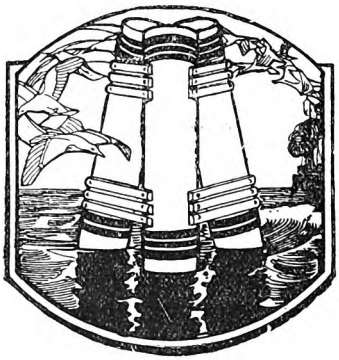
Die ursprünglichste Form der nordeuropäischen Fischerei ist sicher der Frischfischfang, dessen Ziel, wie sein Name sagt, die Erbeutung von Meeresgeschöpfen zu sofortigem Genuß ist. Dadurch unterscheidet er sich von der Heringsfischerei, wo die gefangenen Fische eingesalzen und dadurch für längere Zeit haltbar gemacht werden, und vom Eismeerfang, der überhaupt nicht auf die Gewinnung von Nahrungsmitteln, sondern auf solche von Rohstoffen für sonstige Verwendung (als Brennmaterial, in Gewerbe und Industrie, neuerdings auch in der Landwirtschaft als Dünger- oder Futtermittel) gerichtet ist.

Die Grenzen zwischen den beiden erstgenannten Betriebsformen sind aber nicht mit völliger Schärfe zu ziehen, denn einerseits werden unter gewissen Umständen hier

Digitized by Google

und da die Fahrzeuge des Frischfischfangs auch zum Heringsfang gebraucht, anderseits gibt es Formen der Fischerei auf Gadiden, die sonst das wichtigste Objekt der Frischfischerei bilden, wobei die Fischer gleich den Heringsfängern ihren Fang an Bord einsalzen. Hierzu gehört u. a. die französische Dorschfischerei bei Island und Neufundland, während demgegenüber die englischen Heringsfischer ihren Fang alltäglich zu landen pflegen, damit er an Land konserviert werden kann. Letzteres findet seinesgleichen bei den norwegischen Dorschfischern, die gleichfalls ihre ungeheuren Beuten nicht zu sofortigem Verbrauch anbieten können, sondern sie zur Konservierung regelmäßig landen müssen — als Material für die altberühmte Stock- und Klippfischerzeugung. Demgegenüber entspricht die deutsche, und meist auch die niederländische Nordseefischerei streng unserer Einteilung, an der wir deshalb festhalten wollen.

(Schluß folgt.)



Digitized by Google

Seekriege und Seekriegswesen in ihrer weltgeschichtlichen Entwicklung. Zweiter Band. Von Rudolf Rittmeyer.*)

Der nunmehr fertig vorliegende zweite Band dieses deutschen seekriegsgeschichtlichen Werkes beschäftigt sich mit der Zeit von 1739 bis 1793. Ursprünglich war überhaupt nur ein zweibändiges Werk geplant. Die Fülle des Stoffes hat den Autor während der Bearbeitung veranlaßt, für die Zeit nach 1739 eine Teilung eintreten zu lassen und die Schilderung der Zeit von 1793 bis 1815 einem dritten Bande vorzubehalten.

In die Zeit von 1739 bis 1793 fallen — außer einigen Operationen auf Nebenkriegsplätzen — drei große Kriege, bei denen auch die Seemacht der an den Kämpfen beteiligten Nationen lebhaft mitwirkte; darunter der ereignisreichste und wohl lehrreichste See- und Kolonialkrieg, der je ausgefochten wurde, der nordamerikanische Unabhängigkeitskrieg. Dieser Krieg ist heute, wo das Wort von der englischen „Suprematie auf dem Meere" nicht gerade selten gehört wird, von hohem allgemeinem Interesse, denn in ihm wurde das eigentliche Duell Frankreich-England um diese Suprematie oder doch wenigstens die Gleichberechtigung Frankreichs auf dem Meere ausgefochten. Die in den früheren Kriegen, insbesondere im Siebenjährigen Kriege, durch England errungene Vorherrschaft zur See zu brechen war das große Ziel der französischen Politik. Um diesen Siegespreis zu erlangen, wendete Frankreich ungeheure Kräfte auf, warb es Bundesgenossen, wo immer es sie fand, und machte die Sache der abtrünnigen englischen Kolonien zu der seinigen. Obwohl Frankreich in diesem Kriege mit seinen Verbündeten (Spanien und Holland), zum ersten und letzten Male in geschichtlicher Zeit, England zahlenmäßig gewachsen, zeitweise sogar überlegen war, blieb auch diesmal der Sieg und damit der Anspruch auf die Suprematie zur See bei England. Napoleon hat später noch einmal mit unzureichenden Mitteln und ohne Erfolg die Vorherrschaft Großbritanniens zu bestreiten versucht; der wirkliche Entscheidungskampf wurde früher ausgekämpft. Ernstlich ist die englische Vorherrschaft zur See nach dem Frieden von Versailles (1783) nicht wieder bedroht gewesen. Der nordamerikanische Freiheitskrieg ist aber auch für den Seekriegsgeschichte treibenden Seeoffizier von sehr großer Bedeutung, weil eigentlich die ganze Welt das Kriegstheater für ihn bildete und weil er so neben interessanten taktischen Ergebnissen besonders reich an bemerkenswerten strategischen Situationen und Lehren ist.

Der Verfasser hat den vierten Abschnitt seines seekriegsgeschichtlichen Werkes treffend wie folgt gekennzeichnet: „Vergrößerung der Schlachtschiffe bei gleicher Kanonenzahl; größere Gleichmäßigkeit innerhalb der verschiedenen Klassen; Bevorzugung der bisherigen Linienschiffe mittlerer Größe; Verbesserung und Vermehrung der Fahrzeuge zu besonderen Zwecken, Einführung schwererer Fregatten. — Die Taktik wird schematisch gehandhabt und führt zu meist unentschiedenen Schlachten, erst gegen das Ende des Abschnittes gewinnt sie neues Leben. — Die Meere der Kolonien werden in den Seekrieg mit einbegriffen, das Bereich der Strategie wird dadurch erweitert."

*) Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin SW 68.

Digitized by Google

Der bekannte Historiker Prof. Erich Marks hat die gesamten politischen Verhältnisse dieser Epoche, im besonderen die Lage Englands, in einer kürzlich erschienenen Broschüre*) in dem ihm eigenen formvollendeten Stil mit den nachstehenden Sätzen charakterisiert:

„Ein neues England: das des 18. Jahrhunderts, königlich, aber mehr noch aristokratisch-parlamentarisch und großbürgerlich-kommerziell; es kämpfte um seinen Handel und seine Industrie, um Absatzgebiete und Landbesitz, um Kolonien und Meere, um Ostindien und Nordamerika. In diesem Kampfe ist es zur eigentlich großen Nation emporgestiegen, in einem Zeitalter voll reicher wirtschaftlicher und reicher geistiger Bewegung, das eine neue Dichtung und eine neue Weltanschauung ausbildete, dessen wuchtige Stattlichkeit uns aus Händels Musik und aus Reynolds' Bildnissen entgegenrauscht; eingefaßt ist es von großen Kriegen — das Jahrhundert der Handelskriege, und geleitet und verkörpert zu allerhöchst von großen Staatsmännern, Feldherren, Admiralen."

„England hat keinen der großen europäischen Kriege des 18. Jahrhunderts willkürlich entfesselt. Es hat sie alle verwertet in seinem Streite gegen Frankreich. Das blieb Englands eigentliche Angelegenheit. Es brauchte gegen die französische Militärmacht Verbündete, wie gegen Spanien und Holland. Wohl hat es eigene Heere auch auf dem europäischen Kontinente aufgestellt, aber selbst deren Soldaten stammten überwiegend vom Kontinent; und das schwerste Stück seiner Landkämpfe schob es in der Regel völlig den Bundesgenossen zu: seine eigenen Kräfte nach Möglichkeit zurückhaltend und dennoch an allem beteiligt, so daß es, dem Ergebnisse nach, mit dem im ganzen leichtesten Einsatze unter allen den höchsten Gewinn davontrug. Es warb sich Helfer — an Stelle des französischen Helfers von früher jetzt Helfer gegen Frankreich. Unter ihnen vorangestanden hat Österreich."

„Der österreichisch-englische Bund beherrschte diese Zeiten, der Stoß von London und von Wien konvergierte gegen Paris. Nur Einer ist dann gleichwertig an Österreichs Stelle gerückt: das Preußen Friedrichs II.; die berühmte Schwenkung von 1756 schob Preußen zu England hinüber, Österreich zu Frankreich. Man kennt die weltgeschichtliche Bedeutung, die gerade dadurch dem Siebenjährigen Kriege zufiel."

Diese kurzen militärischen und politischen Überblicke deuten schon an, welch eine Fülle interessanten Stoffes aus der allgemeinen und aus der Seekriegs- und Kolonialgeschichte in dem zweiten Bande des Rittmeyerschen Werkes zur Verarbeitung gelangt.

* * *

Dem ersten Bande — und damit dem ganzen Werke selbst — hat unsere erste Autorität auf dem Gebiete der Seekriegsgeschichte und der Seekriegslehre, der Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn, im Januarheft 1907 dieser Zeitschrift das Geleitwort geschrieben.

Diese Besprechung begann mit einer Erörterung über den Wert seekriegsgeschichtlicher Studien im allgemeinen. Eine solche kann heute füglich unterbleiben.

*) „Die Einheitlichkeit der englischen Auslandspolitik von 1500 bis zur Gegenwart." — J. G. Cotta. 1910.

Digitized by Google

Erstlich wird der Wert solcher Studien für den Seeoffizier kaum noch bezweifelt, zum andern hat erst kürzlich ein mit großer Sachkenntnis ausgestatteter Autor in dieser Zeitschrift darauf hingewiesen, daß die Seekriegslehre, d. h. (in der dort gegebenen Definition) „die in ein System gebrachten Lehren und Betrachtungen taktischer und strategischer Natur und die kritische Behandlung der seekriegsgeschichtlichen Ereignisse, also die applikatorisch betriebene Seekriegsgeschichte", dazu bestimmt sei, eine Art Krönung aller Berufsstudien zu bilden. Es ist dort mit Recht betont worden, daß das Seekriegsgeschichtsstudium zu einer idealen Berufsauffassung führt und eine wesentliche Erweiterung des allgemeinen Horizontes bewirkt. Wenn Kapitän zur See Glatzel, wie er in dem eben erwähnten Aufsatze andeutete oder in Aussicht stellte, seine Absicht ausführt, demnächst eine Art Anleitung für das Selbststudium der Seekriegsgeschichte aufzustellen, so wird er allen den vorwärts strebenden Offizieren, die nicht den Vorzug genossen haben oder genießen können, auf der Marineakademie Seekriegsgeschichte und Seekriegslehre zu hören, einen großen Dienst erweisen. Unter dem literarischen Material, das er für dies Studium empfehlen wird, wird sicher auch das Rittmeyersche Werk in erster Linie genannt werden.

Bei der kritischen Besprechung des ersten Bandes hat Vizeadmiral Frhr. v. Maltzahn auch kurz zusammengestellt, welche Anforderungen er an ein gutes seekriegsgeschichtliches Werk stellt. Er hat diese Forderungen kurz etwa wie folgt formuliert:

a) Bei der Schilderung dürfen die großen Gesichtspunkte nicht verloren gehen. Die Schilderung soll also nicht zu sehr ins Detail gehen.
b) Detailschilderungen sind aber dort notwendig, wo im einzelnen Falle belehrend gezeigt werden soll, warum eine Maßnahme „falsch" oder „richtig" war.
c) Die Schilderung soll unparteiisch sein.

Dieser Maßstab soll auch an die nachstehende Besprechung angelegt werden.

Admiral Rittmeyer hat bei der Fertigstellung seines zweiten Bandes, wie er in der Vorrede ausführt, nach den gleichen Grundsätzen gearbeitet wie bei dem ersten. Auch in bezug auf die Einteilung und Anordnung des Stoffes ist alles beim alten geblieben. Man wird das schon um deswillen billigen, weil nur so ein homogenes Buch entstehen konnte. Vereinzelt habe ich aussprechen hören, daß die von Admiral Rittmeyer gewählte Gruppierung des Stoffes, die Art seiner Schilderung im ersten Bande nicht immer ganz den oben erwähnten ersten Maltzahnschen Anforderungen entsprochen habe, daß Wiederholungen dadurch notwendig geworden und Details erörtert seien, die sich vielleicht hätten vermeiden lassen oder hätten fortbleiben können. Ich kann dem nicht ganz zustimmen.

Für historisch, insbesondere in bezug auf Seekriegsgeschichte, vorgebildete Leser mag einiges von dem, was Admiral Rittmeyer der eigentlichen Schilderung oder seinen Nutzanwendungen vorausgeschickt und in den Text eingeflochten hat, entbehrlich scheinen. Für solche aber, deren Reminiszenzen an den Geschichtsunterricht auf der Schule nur kümmerlich sind — daß der Geschichtsunterricht, den wenigstens die älteren von uns Seeoffizieren auf dem Gymnasium genossen haben, notabene damals überaus dürftig war, sei nur nebenbei erwähnt —, sind z. B. die einführenden, allgemein über die politische Lage orientierenden Abschnitte und auch die gelegentlichen

Digitized by Google

— durch kleineren Druck gekennzeichneten — Einschübe für das allgemeine politische Verständnis und die Bedeutung der Seemacht in dem betreffenden Geschichtsabschnitt von großem Wert und von hohem Interesse. Es sei hierfür als Beispiel auf die drei Druckseiten einnehmende Schilderung des Verlaufes des Siebenjährigen Landkrieges hingewiesen (S. 120/22), wo kurz und klar der Anteil Preußens an diesem großen See- und Kolonialkrieg geschildert wird.

Auch noch ein anderes Beispiel, wo die Schilderung nach Ansicht anderer vielleicht zu sehr ins einzelne geht, sei erwähnt. Sicherlich ist eine Detailschilderung über die Verhältnisse an Bord der englischen Schiffe um die Mitte des 18. Jahrhunderts, wie sie auf S. 26 gegeben wird, nicht notwendig der Bestandteil eines seekriegsgeschichtlichen Lehrbuches und wäre daher vielleicht zu entbehren. Dennoch werden viele Leser solche Einzelheiten, die das Verständnis für die Menschen der behandelten Zeit, für ihr Fühlen und Handeln erleichtern, nicht missen wollen. Mahan hat einmal ausgesprochen, daß sogar dem „geschichtlichen Klatsch" eine gewisse Rolle in der Geschichtschreibung zufällt und daß man Briefe oder Dokumente, die persönliche Ansichten enthalten, als wertvolle Stimmungsbilder ansehen und verwenden müsse. Admiral Rittmeyer hat nach diesem Rezept gehandelt. Er hat ein ganz ungewöhnlich reichhaltiges Material hierbei gesichtet und verwendet. Er erspart so dem Leser den Zwang, zu seinem Studium eine ganze Fachbibliothek zur Hand zu haben, er regt die einzelnen aber doch durch seine Hinweise zu Sonderstudien, je nach Zeit und Neigung, an, und das vorzügliche Quellenverzeichnis sowie die vielfachen Hinweise im Text auf die benutzten Quellen machen es gegebenenfalls leicht, sich das Material für eingehendere Studien nach bestimmter Richtung hin zu beschaffen. Mit diesen eben erwähnten Vorzügen verbindet das Rittmeyersche Werk noch einen anderen, der es meiner Ansicht nach besonders geeignet für den Seeoffizier und den Gebrauch an Bord macht: Jeder der größeren Abschnitte — z. B. der im zweiten Bande so anschaulich geschilderte nordamerikanische Freiheitskrieg 1775 bis 1783 — kann mit großem Nutzen für sich allein und ohne daß es des Zusammenhanges wegen nötig wäre, das ganze Buch durchzulesen oder sonstige Bücher zu Rate zu ziehen, zum Gegenstand des Studiums gemacht werden. Anlage und Stoffanordnung des Buches machen es auch für den mit der Materie Vertrauten sehr leicht, eine bestimmte Schlacht oder Episode — z. B. beim Passieren des betreffenden Ortes — herauszugreifen, früher erworbene Kenntnisse aufzufrischen und sich mit geringem Zeitaufwande für einen Vortrag vor anderen Offizieren usw. vorzubereiten. Durch solche Vorträge an entsprechender Stelle oder bei sich bietender Gelegenheit wird bei dem Nachwuchs des Seeoffizierkorps das Verständnis für seekriegsgeschichtliche Studien geweckt und die wünschenswerte Anregung für selbständige Studien gegeben. Nicht selten ist eine abgekürzte Form des Studiums für den durch den täglichen Bord- und Wachtdienst stark in Anspruch genommenen strebenden Seeoffizier die einzige ihm zur Weiterbildung verbleibende Gelegenheit. Und es ist daher, wie oben gesagt, mit Freuden zu begrüßen, daß das hier besprochene Werk auch ein solches gelegentliches Studium ermöglicht und erleichtert. Vielleicht würde das Buch diese und seine sonstigen Zwecke noch besser erfüllen, wenn ihm einige Übersichtskarten der verschiedenen Kriegstheater beigegeben worden wären.

Digitized by Google

Ein historisches Werk wie dieses, das den in ihm verarbeiteten Stoff aus einer großen Zahl von älteren oder neueren Büchern zusammenträgt, bei dessen Sichtung der Verfasser genötigt ist, oft aus einander widersprechenden Angaben die ihm am meisten zusagende oder wahrscheinlich erscheinende auszuwählen, im Zweifelsfalle auch beide Lesarten zu bringen, gleicht vielfach einer mühseligen Mosaikarbeit, und es besteht die Gefahr, daß der Autor in den Fehler verfällt, sich zu sehr auf seine Quellen zu stützen, und um seine Gründlichkeit zu zeigen, zu viel zu zitieren, anstatt das Gelesene zu verarbeiten. Verfällt der Verfasser in der Tat in diesen Fehler, so verliert sein Buch leicht den großzügigen, selbstbewußten und einheitlichen Charakter. Man entbehrt, daß sich der Verfasser auf Grund seiner Studien überall eine ganz bestimmte, klare, eigene Meinung gebildet hat, und diese, souverän auf den Tasten seines Instruments spielend, als besten Teil seiner eigenen Geistesarbeit dem Leser vorträgt. Auch diesen Fehler, nur ein Buch zu sein, das dasjenige kompilatorisch zusammenstellte, was große Belesenheit des Verfassers und großer persönlicher Fleiß aus anderen Büchern herausgezogen haben, vermeidet das Rittmeyersche Buch fast überall. Allerdings ist nicht ganz in Abrede zu stellen, daß die Form der Stoffverarbeitung, der Wunsch recht viel zu bringen, der Schilderung unvermeidlich hier und da einen gewissen Stempel der Nüchternheit aufdrücken. Es ist das insofern ein kleiner Mangel, als diese Eigenschaft dort, wo sie eben in einzelnen Fällen in die Erscheinung tritt, der vornehmsten Anforderung an jedes Geschichtsstudium, Begeisterung bei dem Leser auszulösen, hindernd in den Weg treten kann. Was Goethe in seinen „Maximen und Reflexionen" sagt: „Das beste, das wir von der Geschichte haben, ist der Enthusiasmus, den sie erregt", ist noch immer richtig, und jeder, der dankenswerterweise übernimmt, belehrende Geschichte zu schreiben, sollte das Ziel, durch seine Schilderungen Begeisterung für Taten auszulösen, unverrückt im Auge behalten. Ich halte den Nachteil, zeitweise etwas trocken und nüchtern zu wirken, für unvermeidlich bei der von Admiral Rittmeyer gewählten Stoffanordnung in seinem Buche, sehe ihn aber im Vergleich zu den sehr großen, oben geschilderten sonstigen Vorzügen als gering an.

Dies umsomehr, als dem Leser an den Stellen, wo der Verfasser die Bilanz aus den Schilderungen der Ereignisse zieht, wo er nicht Seekriegsgeschichte schreibt, sondern Seekriegslehre lehrt, wo er „Falsch" und „Richtig" der Führer erläutert, wo er auf den Zusammenhang von Verdienst und Erfolg, Fehler und Niederlage hinweist, mit Frische und überzeugender Wärme eigene Ansichten in klarer und bestimmter Form vorgetragen werden.

Um ein Beispiel hierfür zu geben, sei zitiert, was Admiral Rittmeyer auf S. 203 und 204 in seinen Schlußbetrachtungen über die Strategie der Gegner im Siebenjährigen Kriege sagt:

„England verdankte seine Erfolge nur der richtigen Verwendung seiner überwältigenden Seemacht, die während des Krieges fortlaufend an Kraft gewann; kaum je hat sich der Einfluß einer solchen durchschlagender gezeigt, als in diesem großen See- und Kolonialkriege.

Frankreich unterlag, weil es seine Marine nicht genügend für den unabwendbaren Waffengang vorbereitet hatte und sie dann während des Krieges vernachlässigte; wurde doch sogar im Februar 1757 ein tüchtiger Marineminister seines Postens ent-

Digitized by Google

hoben, bis 1761 durch ungeeignete Persönlichkeiten ersetzt (vgl. S. 30), und der dann folgende Aufschwung kam für diesen Krieg zu spät. Die vorhandenen Kräfte wurden aber auch nur schwächlich verwendet. Hervorragende französische Schriftsteller schieben die Schuld hierfür besonders den höheren Führern zu, doch geschieht dies zu unrecht. Einmal ist es Aufgabe der Regierung, tüchtige Männer auf die wichtigen Posten zu stellen — und tüchtige Offiziere besaß die Marine zweifellos — sowie diesen die nötigen Mittel in brauchbarem Zustande in die Hand zu geben. Dann aber spricht für die Beschuldigten der Umstand, den wir schon mehrfach berührt haben. Ihre Aufgaben waren meistens eng begrenzt, und ihre Instruktionen wiesen darauf hin, vorsichtig zu verfahren, es nicht zu zweifelhaften Kämpfen kommen zu lassen, sondern das kostspielige Material zu schonen. Nach solchen Bestimmungen handelten la Gallissonnière nach der Schlacht bei Minorka 1756 und Dubois de la Motte 1757 in Nordamerika, wenn sie ihre augenblickliche Überlegenheit nicht ausnutzten. Derartige Mahnungen, schon im vorigen Kriege üblich, mußten aber nach und nach den Schneid und den Wagemut der höheren Führer überhaupt lähmen und sie auf stete Verteidigung hinführen; sie eigneten sich die Gewohnheit an, freiwillig das Feld zu räumen, sobald es ihnen ein Gegner, selbst ein schwächerer, in kühner Weise streitig machte, obgleich doch sonst eine ängstliche Defensive wahrlich nicht dem französischen Charakter entspricht.

Nach diesen Leitsätzen handelten dann die Führer, auch wenn sie nicht ausdrücklich darauf hingewiesen waren, so z. B. de Conflans bei Quiberon 1759 und d'Aché in Indien 1758/59; bei diesen sprach auch noch der berechtigte Mangel an Vertrauen auf ihre Streitkräfte mit. Diese von der Oberleitung der französischen Marine in den Kriegen Ludwigs XV. vertretene Auffassung, die den Admiralen aufgab, ihre Schiffe zu schonen, beruht auf völligem Verkennen der Grundsätze für eine Kriegführung, die durchschlagenden Erfolg erringen will, besonders einer solchen zur See. Die Betrachtung der früheren Seekriege (im ersten Bande) lehrt, wie sich die Strategie naturgemäß derartig entwickelte, daß die Niederwerfung der feindlichen Seestreitkräfte und damit die Erringung der Seeherrschaft immer mehr in den Vordergrund trat."

„Aber selbst wenn ein Staat die strategische Offensive nicht zu ergreifen vermag, um die Seeherrschaft zu erringen — in welcher Lage sich Frankreich im besprochenen Kriege bald befand —, so muß er doch auch in der strategischen Defensive gegen die feindlichen Streitkräfte vorgehen, wo es irgend möglich ist; das Vermeiden des Kampfes, um die teuren Schiffe zu schonen, kann auch hier keine Erfolge zeitigen."

Das sind grundsätzliche Lehren, die zwar eigentlich selbstverständlich und natürlich sind, die aber auszusprechen und immer wieder zu betonen nur gut ist, denn nicht nur die Geschichte dieses Krieges beweist, daß der Jominische Satz „Je mehr ein entscheidendes Manöver oder eine strategische Unternehmung einfach und natürlich, also selbstverständlich ist, desto größer ist ihr Erfolg", nicht immer die Richtschnur der Führer gebildet hat. Besonders dann pflegten solche Grundsätze keine Beachtung zu finden, wenn eine lange Friedensperiode zu einer Überwertung der Theorie und einer Überschätzung des Materials geführt hatte, die in strategischer und taktischer Beziehung leicht zu Künsteleien und im übrigen zu einer unberechtigten Minderbewertung

Digitized by Google

des persönlichen Elements und gewisser Imponderabilien verleitet. Die Geschichte ist, wie Viscount Bolingbroke sagt, eine durch Beispiele lehrende Philosophie. Auch das Studium der Kriegsgeschichte muß durch richtige Einschätzung der Erfolge und der Mißerfolge, die Betonung der Schwächen und Stärken der Führer als Beispiel dafür ausgenutzt werden, daß „die Kriegskunst eine Kunst ist, die es niemals erlaubt ist zu verletzen.*)

Auch die Seetaktik des 18. Jahrhunderts findet in dem hier besprochenen Werke volle Berücksichtigung. Eine allgemeine Übersicht über ihre Entwicklung in dieser Zeit findet sich zunächst in der Einleitung auf den Seiten 36 bis 44. Sonstige Erwägungen, bei denen gelegentliche Wiederholungen des Vorhergesagten unvermeidlich waren, sind den Schlußbetrachtungen über die verschiedenen Kriege angeschlossen. Die Admirale und Taktiker jener Zeit befanden sich im Vergleich zu heute eigentlich in einer Vorzugslage. Der Typ des eigentlichen Kampfschiffes und seine Hauptarmierung — von der gegen Ende des 18. Jahrhunderts eingeführten Kupferung des Schiffsbodens und der Einführung der Karronaden abgesehen — änderten sich nur wenig in den hier besprochenen 50 Jahren. Man hatte daher ein gewisses Recht in taktischer Beziehung „konservativ" zu sein. Aber man ging über das „konservative" hinaus und wurde „reaktionär", vergaß die praktischen Lehren früherer Seekriege, klammerte sich ängstlich an den Buchstaben der Instruktionen, stellte die Form über den Geist und brachte es dadurch dahin, daß nur wenige Schlachten in den Kriegen des 18. Jahrhunderts wirklich energisch durchgeschlagen wurden. „Officers on both sides", sagt ein englischer Autor, „played the game according to rules, which made effective fighting impossible". Die taktischen Lehren Paul Hostes, des klugen Gehilfen Tourvilles, und die englischen „fighting instructions", deren Innehaltung durch drakonische Maßregeln wenig genial veranlagter heimischer Leiter und die Rücksicht auf die öffentliche Meinung zuhause erzwungen wurden, bildeten die zum Schema gewordenen Gesetze für den Kampf Linie gegen Linie, führten zu den fast stets unentschiedenen Schlachten, die Kapitän Stenzel einmal mit Recht als „Bestimmungsmensuren" gekennzeichnet hat. Von der Schlacht bei Malaga (1704) an, wo die englische Angriffsform aus Luvard zum ersten Male rein in die Erscheinung tritt, über Minorca (1756) hin, wo das französische Abwehrverfahren in der Leestellung wirklich einmal einen greifbaren strategischen Erfolg zeitigte, bis zu den beiden Gefechten vor der Chesapeak-Bucht (1781), rechnet man mit Recht die Periode der „französischen Defensivschlachten". Erst Rodneys Verhalten bei Martinique (1780) (wo die geringe taktische Durchbildung der Kommandanten die Durchführung der Absichten des Führers verhinderte) und bei Dominika (1782), sowie Suffrens geniales Eintreten für eine freiere Führung des Gefechts in Ostindien hat den Bann gebrochen, der auf den Flottenführern dieser Zeit lag und hemmend alle ihre Maßnahmen beeinflußte. Und doch hatten schon im 17. Jahrhundert Monck, Ruyter, du Quesne und ihre Unterführer mit Erfolg richtigere, schon in alter Zeit wohlbewährte taktische Grundsätze zur Anwendung gebracht und gezeigt, wie man den Sieg dadurch erringt, daß man an einer Stelle stärker sein will und ist als der Gegner.

*) Napoleon an den König von Spanien 22. September 1808.

Digitized by Google

Verschiedentlich weist Admiral Rittmeyer auch auf die Gründe für das mangelnde taktische Verständnis bei Franzosen und Engländern hin. Ein Hauptgrund auf französischer Seite wird dabei vielleicht nicht so scharf hervorgehoben, wie dies im Interesse der Leser wünschenswert ist. „Die Franzosen" sagt Hannay, der eine recht lesenswerte Lebensbeschreibung Rodneys verfaßte und der an anderer Stelle auch von Admiral Rittmeyer als Quelle zitiert wird: „had always something other in view than the fighting of a battle". „They had always to fulfill a mission." In ähnlichem Sinne zitiert Admiral Rittmeyer aus Lacour: »Man sagt, daß sich d'Orvilliers während des Feldzuges 1779 stets gefragt habe: „Was geschieht, wenn ich besiegt werde", aber niemals „Was erfolgt, wenn ich siege".« Darin liegt der Hauptgrund, daß die Franzosen im nordamerikanischen Freiheitskriege ihre mehrfach vorhandene Überlegenheit nicht besser ausnützten. Bald war das „strategische Ziel" ihrer dem Feinde gegenüberstehenden Flotten der Schutz oder die Aufnahme eines großen Konvois, bald galt als solches die Wegnahme einer Insel oder dergl., immer aber schwebte den Führern als Hauptaufgabe vor, „die Flotte intakt zu erhalten". Mahan weist in „Influence of Seapower upon History" diesbezüglich ganz besonders auf das wenig energische Verhalten von de Grasse am 9. April 1782 hin, wo sich ihm die günstige Gelegenheit bot, einen Teil der Flotte Rodneys (die ihn drei Tage später vereint vernichtend schlug!) aus günstiger Position anzugreifen, wo er dies aber wieder im Hinblick auf seine „sonstigen Aufgaben" unterließ, eine Maßnahme, die sogar später von dem zur Begutachtung eingesetzten Kriegsgericht im Hinblick auf die „ulterior projects of the cruise" gebilligt wurde. Nur die Vernichtung des Gegners darf das Ziel in der Schlacht sein! Die ängstliche Rücksicht auf die „Intakterhaltung" der eigenen Machtmittel erzeugt naturnotwendig ein furchtsam passives Verhalten, das schließlich die eigenen Streitkräfte à la merci des Gegners bringt. Das beständige Streben nach der vorteilhaften und sicheren „Leestellung", das Schielen nach dem strategischen Ziel, nach der Rückzugslinie (vgl. Rojestwenski bei Tsuschima) ist nicht unähnlich dem Kampf unter „Anlehnung" an Küstenbefestigungen, der gelegentlich von einzelnen Führern in damaliger Zeit als „Rezept zum Siege" für die schwächere Flotte empfohlen und versucht wurde, der schließlich aber in der Durchführung doch fast immer nur zu einem Aufgeben taktischer Vorteile geführt hat. Mahan hat eine solche „anlehnungsbedürftige Flotte" treffend einmal mit einem „angepflöckten Hammel" verglichen. Daß anderseits eine von offensivem Geiste getragene defensive Strategie die Eigentümlichkeit der Küstenfiguration des eigenen Landes für die verteidigende schwächere Flotte mit Erfolg ausnutzen kann, hat Ruyter im 3. holländisch-englischen Kriege gezeigt. Und Hood hat im Januar 1782 bei St. Kitts bewiesen, daß eine „Anlehnung" an die Küste unter Zuhilfenahme einer alle örtlichen Einflüsse berücksichtigenden genialen Ankerformation taktisch richtig sein kann.

Noch eines Punktes soll Erwähnung getan werden. Eine seekriegsgeschichtliche Darstellung, wie das Rittmeyersche Werk, kann sich begreiflicherweise nicht mit Detailschilderungen der markanten Persönlichkeiten befassen Es kann nur summarisch die Vorzüge des einen oder des anderen Führers hervorheben. Soweit es aber irgendwie möglich ist, sollte der Einfluß der Persönlichkeit auf die erzielten Erfolge volle und überzeugende Würdigung finden.

Digitized by Google

Ich sehe es als einen der größten Vorzüge der Mahanschen Schriften an, daß dieser Autor es so hervorragend versteht, Interesse und Verständnis bei seinen Lesern für die militärischen und menschlichen Vorzüge der Männer zu erwecken, die ihrer Zeit durch ihre Taten einen persönlichen Stempel aufzudrücken verstanden haben. Zwei Führer sind es, die sich in der Epoche, die der zweite Band von Rittmeyer behandelt, besonders hervorheben: Rodney, dessen Bild auf dem Buche vorgeheftet ist, und Suffren der vielleicht, als Mensch zum wenigsten, noch mehr die Sympathien des Seeoffiziers verdient, als sein großer englischer Zeitgenosse.

Gemeinsam war beiden die rücksichtslose Energie, mit der sie ihre Ansichten den Unterführern und Kommandanten aufzwangen, sich selbst und ihre taktischen Anschauungen durchsetzten und die von ihnen bestätigte kühne taktische Offensive, die immer ein Merkmal großer Führer war, durchführten. Zu gleicher Zeit schlugen sie auf verschiedenen Hälften der Erdkugel ihre Schlachten. War der positive Erfolg, der entscheidende Sieg in der Schlacht auch nur bei Rodney, so steht Suffren doch nicht weniger hoch da. Seine Tatkraft in der Überwindung materieller Schwierigkeiten, sein Wille zum Handeln werden immer vorbildlich bleiben. Als Mensch steht uns Suffren näher als Rodney, dessen Motive zweifellos sehr oft recht eigennützig und nicht ganz lauter waren und der den Krieg und seine Stellung als Führer großer Flotten oft nur um deswillen sehr schätzte, weil sich ihm so die Gelegenheit bot, seine durch Spiel und Ausschweifungen hoffnungslos in Unordnung geratenen Finanzen zu ordnen. Auch Admiral Rittmeyer hebt auf S. 403 Suffrens Tätigkeit „als die bemerkenswerteste und verdienstvollste Leistung des ganzen großen Krieges" hervor. Mahan sagt von ihm: „Still he was a very great man. When every deduction has been made, there must still remain his heroic constancy, his fearlessness of responsibility as of danger, the rapidity of his action, and the genius whose unerring intuition led him to break the traditions of his service and assert for the navy that principal part which befits it, that offensive action which secures the control of the sea by the destruction of the enemy's fleet".

Die Hervorhebung der besonders nachahmenswerten Eigenschaften des einen oder des anderen Führers braucht nicht dazu zu führen, parteiische Geschichte zu schreiben, ein Fehler, den das Rittmeyersche Buch überall vermeidet. Es ist das ja auch verständlich, weil die Hauptmotive parteiisch gefärbte Schilderungen zu bringen — der entschuldbare Patriotismus und das befriedigte Nationalgefühl — hier, wo deutsche Verhältnisse gar nicht zu berücksichtigen sind, wegfällt. Die Absicht, rein objektiv zu schreiben, hat der Verfasser des hier besprochenen Werkes auch in der Vorrede betont. Er befolgt damit nur einen Moltkeschen Rat, der in seinem „Feldzuge 1866" sagt: „Leidenschaftliche Ergüsse, selbst wenn sie aus patriotischem Gefühl fließen, erreichen nie das Ziel aller geschichtlichen Forschung, die Wahrheit". Nach dieser Maxime zu handeln, ist nicht immer ganz leicht. Auch Mahan ist gelegentlich, wenn vielleicht auch ohne Absicht, in den Fehler verfallen, Partei zu nehmen. Da nämlich, wo seine Vorliebe für einen Führer (z. B. Nelson) oder die aus seinen seekriegskriegsgeschichtlichen Studien entstandene Begeisterung für die englische Suprematie ihn dazu verleitet haben, die Dinge durch eine gefärbte Brille anzusehen und augenschein-

Digitized by Google

liche menschliche Schwächen des Charakters mit dem Mantel der Liebe zuzudecken. Allerdings tritt dies bei ihm besonders in die Erscheinung, wenn er in die politischen Tageskämpfe der Neuzeit eingegriffen hat. So z. B., wenn er noch jüngst auf Grund seiner historischen Forschungen behauptete, Englands Stellung in der Welt sei durch Deutschland bedroht, seine Mittelmeer-Position in Frage gestellt. Rüste es nicht energisch, so sei das Ende des britischen Weltreichs gekommen. Es beweist dies nur, daß auch um die Geschichtsschreibung verdiente Männer auf Irr- und Abwege geraten können und daß die Fähigkeit, aus der Geschichte allgemeine Wahrheiten abzuleiten, noch nicht die Qualifikation zum Realpolitiker in sich begreift.

* * *

Zum Abschluß der vorstehenden Gedankengänge, deren Zweck in erster Linie ist, dem verdienstlichen Rittmeyerschen Werk neue Freunde und Leser zu werben, soll noch kurz dem Vorwurfe vorgebeugt werden, daß hier wieder einmal eine zu hohe Bewertung theoretischer Studien für den Seeoffizier gepredigt werde. Veranlassung hierzu gibt Folgendes: Im Septemberheft der „Marine-Rundschau" bricht unter „Meinungsaustausch" ein „. . . . . p" zeichnender Verfasser eine Lanze für den englischen Admiral Sir Cyprian Bridge und seinen Aufsatz „Navy war councils and general staffs" im letzten „Brassey's Naval Annual". In diesem Meinungsaustausch wird — im Gegensatz zu einer vorausgegangenen nicht gerade empfehlenden Besprechung dieses Artikels — gesagt:

„Dies alles ist aber nicht die Hauptsache an dem Aufsatz. Die deutschen Verhältnisse hat Sir Cyprian Bridge nur als Beispiel für seine Ansichten herangezogen. Auf die Grundnote dieser Ansichten dürfte es für die richtige Einschätzung des Wertes des Aufsatzes in erster Linie ankommen, und diese läßt sich kurz dahin zusammenfassen, daß ein alter Seemann in derber Ausdrucksweise seinen Lesern zuruft: „Glaubt nicht, daß ihr Kriege gewinnt durch Reden und Schreiben, sondern lernt handeln! Bildet euch nicht ein auf Schlagworte, wie Strategie und Taktik, auch nichts auf eure vielleicht bedeutende Materialkenntnis, sondern bewahrt euch den einfachen Sinn für die verantwortungsfreudige Tat.

Dieser Grundgedanke wird auch dem deutschen Seeoffizier aus der Seele gesprochen sein, und daher scheint die Lektüre des Aufsatzes empfehlenswert."

Gegen diese „Grundgedanken" sind Einwendungen nicht zu erheben, man wird ihm vielmehr voll und ganz zustimmen können. Es ist das dem Sinne nach nichts anderes, als was Scharnhorst 1806 in die Mahnung prägte: „Wir haben angefangen, die Kunst des Krieges höher zu schätzen als die militärischen Tugenden. Dies war der Untergang der Völker zu allen Zeiten. Tapferkeit, Aufopferung, Standhaftigkeit sind die Grundpfeiler der Unabhängigkeit eines Volkes. Wenn für diese unser Herz nicht mehr schlägt, so sind wir schon verloren, auch selbst in dem Laufe großer Siege."

Auf den Wert der Praxis hinzuweisen ist vielleicht gerade für uns Deutsche, das Volk der Dichter und Denker, besonders verdienstlich; für die Marine besonders, zumal da uns hier jede eigentliche Kriegserfahrung fast gänzlich fehlt. Die Praxis wird und muß für uns immer über der Theorie stehen. Aber ebenso unangebracht wie eine Überschätzung des Wertes von theoretischem Wissen, Admiralstabskunst und ähnlicher

Digitized by Google

Dinge ist, ist eine Unterschätzung der intellektuellen Vorbereitung auf den Krieg, sei es nun, daß diese in einer Ableitung allgemeiner Wahrheiten aus der Geschichte oder aber in einer Durchdenkung möglicher taktischer oder strategischer Zukunftssituationen besteht. Aus dem Aufsatz des Admirals Sir Cyprian Bridge leuchtete, alles in allem genommen, doch erstens eine recht erhebliche Unkenntnis fremdländischer Einrichtungen, ihrer Zwecke und Ziele, zum zweiten eine unberechtigte Geringschätzung geistiger Arbeit und schließlich ein spezifisch englischer Dünkel auf englische Einrichtungen hervor, der seine historische Berechtigung doch vielfach nur in den Fehlern der Gegner findet. Das von ihm angezogene Beispiel für die Überflüssigkeit von Stabseinrichtungen bei der Entsendung von Seestreitkräften wirkt beispielsweise auf jeden Kenner der Verhältnisse nur komisch. Die Notwendigkeit von Stäben und für den Dienst im Stabe erzogenen Seeoffizieren hat der russisch-japanische Krieg erwiesen. Die praktischen Japaner würden sonst nach dem Kriege nicht ihre an und für sich großen Stäbe noch weiter ausgebildet haben. Gerade auch die Japaner legen auf die akademische Durchbildung eines relativ großen Prozentsatzes ihrer Seeoffiziere hohen Wert. Auch aus den in dem hier besprochenen zweiten Bande des Rittmeyerschen Werkes behandelten Kriegen lassen sich nach beiden Richtungen hin — Wert der intellektuellen Vorbereitung für den Krieg und Wert der praktischen Tüchtigkeit – gute Beispiele zur Beweisführung ableiten. Mit bezug auf die Schlacht bei Toulon (1744) zitiert z. B. Admiral Rittmeyer aus Mahan:

„Die Untüchtigkeit der englischen Kommandanten, die sich hier, aber auch bei anderen Gelegenheiten zeigte, erklärte zum Teil, daß England aus seiner Überlegenheit zur See in diesem Kriege nicht den vollen Nutzen zog. Man kann nun nicht annehmen, daß so viele englische Seeleute aus Feigheit — einer so niederen und seltenen Untugend — versagt haben; vielmehr trug Mangel an geistiger Vorbereitung und an militärischer Leistungfähigkeit die Schuld daran. Dies gibt allen Offizieren die Lehre, wie notwendig es ist, im Frieden den Geist durch das Überdenken der Lagen, in die sie im Kriege kommen können, vorzubereiten und zu festigen, damit die Stunde des Kampfes sie nicht unvorbereitet findet und vielleicht in Unehre bringt".

Auf die geringen theoretischen Kenntnisse der englischen Seeoffiziere wird fast zu Beginn jedes Krieges hingewiesen. Anderseits hat den Beweis dafür, daß gesunder praktischer Sinn, kluge Benutzung im Kriege gemachter Erfahrungen und die zielbewußte Tat den Mangel an theoretischem Wissen und „Kriegskunst" auszugleichen vermögen — jedenfalls dem praktisch weniger tüchtigen oder unterlegenem Feinde gegenüber — eine mehrhundertjährige Geschichte der englischen Flotte glänzend geliefert.

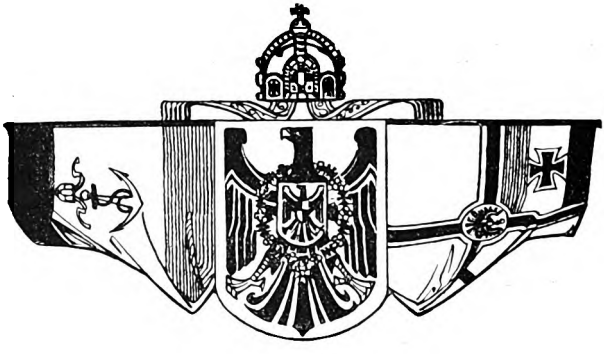
Will man — praktische Tüchtigkeit auf beiden Seiten als selbstverständliche Eigenschaft vorausgesetzt — ernstlich in Abrede stellen, daß intellektuelle Vorbereitung des Schwächeren kräfteausgleichend für ihn wirken kann, so heißt das die Möglichkeit jedes erfolgreichen Auftretens für den Unterlegenen von vornherein verneinen. Wäre dem so, so hätte es nie einen Wechsel in der Führerstellung der Völker auf der Erde geben können. Der von Anbeginn an Stärkere, die plumpe rohe Gewalt würde in alle Ewigkeit dominiert haben. Die Geschichte, im besonderen die Kriegsgeschichte, beweist, daß die Situation des Schwächeren nicht ganz so hoffnungslos ist. Darin

Digitized by Google

liegt eine Berechtigung des theoretischen Studiums auch für den Seeoffizier, den Beruf und Neigung im übrigen vorwiegend auf die Praxis verweisen.

Im vergangenen Monat feierte die preußische Kriegsakademie das Fest ihres 100 jährigen Bestehens. Sie wurde nach schweren Niederlagen in einer Zeit tiefster Demütigung eines wehrhaften Volkes begründet. Sie hat einer großen Zahl hervorragender preußischer Führer die theoretische Schulung gegeben, die sie befähigte, durch Taten mitzuwirken an dem herrlichen Bau des Deutschen Reiches. Sie und die durch ihre Lehrer und Schüler erzielten Erfolge sind die besten Beweisgründe dafür, daß der Theorie neben der Praxis ein Platz in dem Ausbildungsgang des Führers gebührt. Auch für jeden vorwärts strebenden Offizier gilt das Wort, das der Reichskanzler am 11. Oktober bei der Hundertjahrfeier der Berliner Universität sprach: „Wer immer und auf welchem Gebiete es sei, um den geistigen Fortschritt ringt, schafft politisch mit an der Größe der Nation."

Hollweg.



Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Aufsatz: „Die allgemeine berufswissenschaftliche Weiterbildung des Seeoffiziers".

(„Marine-Rundschau", Septemberheft 1910.)

Beim Lesen dieses Aufsatzes wurde ich unwillkürlich an die Abschiedsworte erinnert, die seinerzeit ein Inspekteur des Bildungswesens seinen von der Marineschule scheidenden Fähnrichen zur See mit auf ihren Berufsweg gab. Der verehrte Admiral sagte ihnen, sie möchten sich nun, froh, die Schulbank hinter sich zu haben, mit Begeisterung in das frische, fröhliche Leben der praktischen Berufstätigkeit stürzen, dann aber nach einiger Zeit sich wieder daran erinnern, daß auch die Theorie eine wichtige Rolle im Leben des Seeoffiziers spiele.

Manch einer von den Kameraden, die damals in der Aula der Marineschule jene Abschiedsworte hörten, hat wohl seitdem versucht, sich ein Programm für ein zielbewußtes wissenschaftliches Weiterarbeiten zu machen, mancher wird aber auch wohl der so lockenden Versuchung erlegen sein, „das freie Spiel der Kräfte" nach eigenem Geschmack walten zu lassen. Und jetzt beim Lesen des oben erwähnten Aufsatzes wird er mit Schrecken gewahr, wie sehr er in berufswissenschaftlicher Beziehung gegen die Forderung der Kraftkonzentration verstoßen hat, die ihm doch in der Praxis so oft einleuchtete.

Dem Verfasser des Aufsatzes im Septemberheft gebührt nun das Verdienst, den im Laufe der Jahre von dem Hauptpfad abgeirrten Älteren diesen Pfad wieder gezeigt, den Jüngeren aber von Anfang an den richtigen Weg gewiesen zu haben.

Die folgenden Zeilen sollen nun einige Gedanken bringen, die sich beim Lesen des Aufsatzes einstellten. Vielleicht tragen sie etwas dazu bei, Schwierigkeiten zu klären, die sich der Ausführung manches guten Vorsatzes, manches schönen Programms zur wissenschaftlichen Weiterbildung entgegenstellen.

Sehen wir uns einmal die Streitkräfte des Gegners an, die zu überwinden sind. Der Aufsatz im Septemberheft unterscheidet:

I. Seekriegslehre.
   1. Taktik und Strategie.
   2. Seekriegsgeschichte.

II. Seekriegswesen.
   1. Beziehungen unseres Seekriegswesens zu dem fremder Marinen.
   2. Übersicht über den Entwicklungsgang unserer eigenen Marinezustände.
   3. Seekriegsrecht.
   4. Die auf das Seekriegswesen Bezug habenden Fragen der Volkswirtschaft.

III. Sprachenstudium.

IV. Vertieftes Verständnis der taktischen, disziplinaren, organisatorischen und technischen Vorschriften.

Wie sollen wir diesen so umfangreichen Stoff auf die einzelnen Jahre verteilen? Welche Mittel stehen uns zu Gebote, die sich mit den Anforderungen des augenblick-

Digitized by Google

lichen Kommandos vereinbaren lassen, ohne dessen Pflichten zu vernachlässigen, ohne vor allem durch Überarbeitung mehr zu schaden als zu nützen?

Jeder junge Fähnrich, der stolz den Dolch mit dem Säbel vertauscht, wird wohl zunächst wenig für ein weiteres Sichvertiefen in Bücherweisheit übrig haben. Bald aber wird der junge Offizier die Bedeutung theoretischen Wissens erkennen. Die Kommandierung zur Marineakademie wird daher das Ziel, das er erstrebt. So können wir die Laufbahn des Seeoffiziers bis zum Stabsoffizier in drei Abschnitte teilen: Die freien Jahre der Leutnantszeit und die ersten Oberleutnantsjahre, die Jahre der planmäßigen Arbeit bis zum Akademiealter, in der Hoffnung, daß man später zu den Auserwählten gehören wird, und die Kapitänleutnantsjahre, die dann noch bis zum Stabsoffizier übrig bleiben. Ich sage Akademie„alter"; denn wenn auch leider so vielen durch ungünstige Konstellation der Kommandos, durch starke Inanspruchnahme in einem Spezialfach die Akademie verschlossen bleibt, so ist dies Alter doch ein Zeitabschnitt, von dem an man sich wohl ein eigenes Urteil über die meisten Fragen des Seekriegswesens bildet und selbständiger als in früheren Jahren Kritik übt.

Der in dem Glatzelschen Aufsatze angeregten Reihenfolge der Studien folgend, möchte ich etwa folgende Verteilung des Stoffes vorschlagen:

Laufend müssen von den Seeoffizieren der drei Lebensabschnitte betrieben werden:

1. Vervollkommnung der Sprachkenntnisse;
2. Kenntnis der fremden Marinen und ihrer Fortschritte sowie Entwicklungsgang unserer eigenen Marine;
3. Wissenschaftliche Fundierung der praktisch-technischen Dienstzweige.

Ein Programm zum Studium der übrigen Gebiete müßte von dem Grundsatz ausgehen, dem Leutnant und jüngeren Oberleutnant möglichst interessanten Stoff zu bieten, damit er nicht gleich im Anfang im Sande allzu trockener Materie stecken bleibt und — wie vielleicht oft früher auf der Schule — Bücher und Tintenfaß gelangweilt in die Ecke wirft. Deshalb rate ich hier zu einem Studium der Seekriegsgeschichte in ihren Hauptabschnitten und zu einer Beschäftigung mit den interessanteren Fragen des Seekriegsrechts als Grundlage. Das Studium der Geschichte müßte — im Gegensatz zu der auf der Schule erfahrenen Art und Weise — nicht mit Themistokles und Agrippa anfangen, sondern mit dem Lebendigsten, Nächstliegendsten und daher Interessantesten, wie z. B. dem russisch-japanischen Kriege. Der ältere Oberleutnant, der nun schon eine gewisse eigene Diensterfahrung besitzt, sollte sich dann mit Taktik und Strategie beschäftigen, das hier Gelernte mit dem in der Praxis Gesehenen vergleichen und seine Kenntnis der Seekriegsgeschichte nach dieser Richtung hin erweitern sowie aus der Geschichte die „Überzeugung von der Richtigkeit der Grundsätze" gewinnen. In diesem Alter kann er ferner das Studium des Seekriegsrechts fortsetzen und als zu etwas Neuem sich den Grundzügen der Nationalökonomie als Vorstudien zu späterem Ausbau zuwenden. Nun kommen die Jahre der älteren Kapitänleutnantszeit. Diese müssen der Vervollkommnung aller Gebiete dienen, hauptsächlich natürlich derer, die früher durch ungünstige Umstände oder mangelnde Anregungen vernachlässigt worden sind. Als neue Materie kommen die modernen Probleme der Volkswirtschaft, besonders aber gründlichere Beschäftigung mit der Theorie der Seekriegführung hinzu.

Bei der Überlegung, welche Mittel zur wissenschaftlichen Weiterbildung dienen

Digitized by Google

können, soll von vornherein dem „Marine-Rundschau"-Aufsatz darin zugestimmt werden, daß es nur solche Mittel sein dürfen, die ein zwangloses, nach eigenen Wünschen zu gestaltendes Selbststudium ermöglichen.

Da sind zunächst die Anregungen, die das augenblickliche Kommando jedem bietet. Ich glaube, daß der jüngere Seeoffizier hier noch viel zu wenig die Augen aufmacht und die Fülle desjenigen, was sich ihm im Dienst und der Umgebung zeigt, als Material zum Studium benutzt. Hier bietet für den jungen Offizier natürlich ein Auslandskommando die schönsten und interessantesten Anregungen, sei es, daß er sich in Singapore einmal die Frage stellt, wann und bei welcher Gelegenheit haben die Engländer diesen Stützpunkt besetzt, sei es, daß er sich in Havana überlegt, wie es kommt, daß das einst so mächtige Spanien auch nicht die Spur einer Kolonie oder eines Segens in der Heimat von seinem früheren amerikanischen Reichtum übrig behalten hat, oder sei es, daß auf dem Tennisplatz in Hongkong eine blonde Miß oder in Djibuti die liebenswürdige Gattin eines französischen Gouverneurs ihm bei der Vervollkommnung seiner Sprachkenntnisse behilflich ist. Ein Kommando in der Hochseeflotte dagegen bietet wohl in jeder Dienststellung Gelegenheit, taktische Kenntnisse zu erwerben oder unser Material mit dem fremder Marinen kritisch zu vergleichen. Ich möchte als Hilfsmittel hierfür die laufende Aufzeichnung von Notizen, sozusagen die Führung eines kleinen privaten Kriegstagebuchs, bei den verschiedenen Gefechtsübungen empfehlen. Besonders da die dienstlichen Besprechungen oder Denkschriften naturgemäß erst Monate später erscheinen, sind solche Aufzeichnungen von großem Wert, um dann die in der Wirklichkeit gesehenen Bilder wieder ins Gedächtnis zurückzurufen. Natürlich ist hier die Pflicht der Geheimhaltung zu beachten und das Material ist zu vernichten, wenn es seinen Zweck erfüllt hat. Ein Bordkommando, besonders natürlich auf den modernsten Schiffen, gibt außerdem erwünschte Gelegenheit zur Wiederauffrischung und Vervollkommnung technischer oder naturwissenschaftlicher Kenntnisse, z. B. Elektrizitätslehre oder Kompaßkunde. Mancher von den an Bord befindlichen Ingenieuren wird wohl im Besitz einschlägiger Bücher sein, die er einem Wissensdurstigen gern leiht und zu deren Inhalt er oft willkommene Aufklärung geben kann. Am unfruchtbarsten ist in dieser Beziehung wohl ein Landkommando. Dafür bietet aber hier die sicher reichlicher vorhandene freie Zeit, das ungestörte Schwelgen in räumlicher Unbeschränktheit in der Landwohnung gegenüber der Enge und dem Lärm der Bordkammer Gelegenheit zum Studium anderer Gebiete, z. B. des Seekriegsrechts. Auch kann hier die Nähe der Werften, Depots, Befestigungen usw. mit Vorteil zur Fundierung technischer Kenntnisse benutzt werden.

Die so durch Umschauen in lebendiger Wirklichkeit gefundenen Anregungen werden dann ausgestaltet durch das Hauptmittel eines jeden Studiums, das gedruckte Buch. Auch hier möchte ich jedem den Moltkeschen Rat warm ans Herz legen: immer mit der Feder oder dem Bleistift in der Hand lesen! Die Auswahl der Bücher hängt natürlich von den jeweiligen Umständen und der Möglichkeit zur Beschaffung guter wissenschaftlicher Werke ab. So angenehm auch ein Studium aus eigenen Büchern ist (Anstreichen, Randbemerkungen), der Seeoffizier wird bei seinem Nomadendasein doch meist auf das aus der Stationsbibliothek oder Bordbücherei erborgte Werk angewiesen sein. Trotzdem möchte ich dem jungen Offizier raten, sich systematisch im

Digitized by Google

Laufe der Jahre eine kleine eigene Bibliothek anzulegen und diese allmählich z. B. durch Weihnachtsgeschenke von Hause oder auch eigene Ankäufe zu vervollständigen. Diese Bücher müssen natürlich solche sein, die dauernden Wert haben und als Hilfsmittel bei den meisten Studien zu benutzen sind. Als Beispiel Folgendes: Bei dem Studium der Seekriegsgeschichte tauchen so oft Fragen der allgemeinen Geschichte, der politischen Geographie oder dergleichen auf, über die man gern sofort kurz und klar Auskunft haben möchte. Viele greifen hier zu dem nach meinem Geschmack schrecklichen Konversations-Lexikon. Wäre es nicht sehr viel empfehlenswerter, hier ein nicht zu umfangreiches gutes Nachschlagebuch zu haben? Als solches schlage ich z. B. für Geschichte den sogenannten „kleinen Ploetz" vor („Auszug aus der alten, mittleren und neueren Geschichte" von Dr. Karl Ploetz — Leipzig, Verlag von A. G. Ploetz); für Geographie und verwandte Gebiete ist kürzlich ein vorzügliches Buch in neuer Auflage erschienen: das geographische Handbuch von A. Scobel — fünfte Auflage, Verlag von Velhagen & Klasing, Bielefeld. Als Nachschlagebuch für Fragen der Physik und Chemie könnte z. B. das Werk von Wilhelm Meyer „Die Naturkräfte" (Bibliographisches Institut, Leipzig) dienen. Eine aufmerksame Durchsicht des Abschnittes „Literatur" in jedem „Marine-Rundschau"-Heft wird hier oft willkommene Fingerzeige bieten; das vorliegende Septemberheft weist z. B. auf zwei kleine Schriften hin, die sicher für das Studium des Seekriegsrechts interessant sind (das Buch von Dr. Th. Niemeyer über die Londoner Deklaration und der Sonderabdruck des Heftes der Zeitschrift „Hansa").

Ich habe vorhin die Ansicht ausgesprochen, besonders für den jungen Offizier sollten die Anregungen zur berufswissenschaftlichen Weiterbildung möglichst interessant sein. Deshalb wird für ihn auch die Lektüre von Büchern nutzbringend sein, die nicht reine Fachwissenschaft enthalten, sondern mehr belletristisch ihn mit Personen und Ereignissen bekannt machen. In der Art gibt es gewiß z. B. interessante Lebensbeschreibungen Nelsons, Drakes oder de Ruiters, die auch den menschlichen Eigenschaften dieser Führer gerecht werden. Und mancher geht leichter an das Studium ihrer Taten heran, wenn die Gestalten der Helden für ihn mehr zu Fleisch und Blut geworden sind und seine Sympathien gewonnen haben.

Auch manche Artikel in der nicht fachmännischen Tagespresse berühren das oben aufgeführte Gebiet der Seekriegswissenschaft. Dem aufmerksamen Beobachter werden sie nicht entgehen und ihn zum Nachdenken und folgenden Studium der betreffenden Frage bewegen.*)

Ich komme nun noch kurz zu den im Septemberheft angeregten weiteren Hilfsmitteln. Für den, der manchmal in kurzer Zeit das Thema für eine Winterarbeit oder einen Wintervortrag zu melden hat, liegt die Gefahr nahe, ein den Berufswissenschaften fernerliegendes Thema, das ihm gerade zur Hand ist, zu wählen. Diese Gefahr wird durch den Vorschlag, „System in die verschiedenartigen vorhandenen oder noch zu schaffenden Organisationen" zu bringen, verringert. Denn wenn man künftig

*) Es sei hier darauf hingewiesen, daß das Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Amts alle wichtige und aktuelle Fragen auf militärischem, seemännischem, politischem und wirtschaftlichem Gebiet behandelnden Artikel der Tages- und Fachpresse sammelt und daß diese Sammlungen jederzeit zur Verfügung stehen. Es bedarf nur einer kurzen Anfrage an die Schriftleitung der Marine-Rundschau, Berlin W 9, Leipziger Platz 13. Die Schriftleitung.

Digitized by Google

hierdurch mehr beachten lernt, worauf es bei der berufswissenschaftlichen Weiterbildung des Seeoffiziers ankommt, und das Endziel im Auge behält, wird man sicher während eines Kommandos im Frontdienst sich einige Themata, einige ungeklärte Fragen merken, um sie später bei Gelegenheit in einem ruhigeren Kommando wissenschaftlich zu bearbeiten. So wird man nicht nur das eigene Wissen vervollkommnen, sondern oft auch praktischen Nutzen stiften können.

Vielleicht können manche Wintervorträge der Allgemeinheit dadurch zugänglich gemacht werden, daß sie, ähnlich wie die „Veröffentlichungen des Instituts für Meereskunde", im Druck erscheinen. Hoffentlich folgen dann diesem Beispiel die erwähnten Vorträge an der Marineakademie, besonders jetzt, wo durch die Verlegung des 1. Geschwaders in die Nordsee einer so viel größeren Anzahl von Seeoffizieren die Gelegenheit zum Hospitieren an der Marineakademie genommen ist.

Die Veröffentlichung von Studienanleitungen durch Autoritäten für ihre Spezialgebiete wäre sehr zu begrüßen. Vielleicht macht der Herr Verfasser des Artikels im Septemberheft hier den Anfang mit der Seekriegsgeschichte.

Über die Entwicklungsgeschichte unserer Marine und ihrer Waffen, über die daraus folgenden Grundzüge für Weiterverbesserung befindet sich wohl bei den zuständigen Behörden (Reichs-Marine-Amt oder z. B. den Inspektionen der Schiffsartillerie oder des Torpedowesens) genügend Aktenmaterial, aus dem dort kommandierte Offiziere den jüngeren Kameraden Interessantes und Praktisches mitteilen könnten.

Die Einführung von „Diskussionsabenden" kann für ein Offizierkorps an Land oder auf einem alleinfahrenden Schiff im Auslande eine Quelle reicher Anregung werden, an Bord in der Heimat wird wenig Zeit hierfür übrig sein.

Für eine Vervollkommnung der Sprachkenntnisse sind übrigens kürzlich neue „Bestimmungen für Sprachstudien der Offiziere" erschienen (s. „Marine-Verordnungsblatt", 1910, Nr. 15, S. 227).

Ich habe oft Kameraden über die Theorie spotten hören, und doch versuchten viele von diesen gerade zur Akademie zu kommen, ein Beweis, wie sehr sie die Bedeutung der „dienenden Schwester der Berufspraxis" anerkannten. Vielleicht tragen die vorstehenden Zeilen dazu bei, besonders bei jungen Seeoffizieren die Abneigung gegen theoretisches Lernen zu verringern. Denn aus dem Lernen wird Wissen, aus dem Wissen im Verein mit der praktischen Erfahrung Können. Das Bewußtsein, zu „können", die Anforderungen der Dienststellung in jeder Beziehung zu beherrschen, gibt Selbstvertrauen und Sicherheit. Und diese erziehen den Geist, der zu Erfolg und Sieg führt!

F. C. S.

Digitized by Google

Zu dem Aufsatz: „Berechtigung und Notwendigkeit einer starken Abstinenzbewegung in der Kaiserlichen Marine".

I.

Der Aufsatz im Septemberheft der „Marine-Rundschau": „Berechtigung und Notwendigkeit einer starken Abstinenzbewegung in der Kaiserlichen Marine" enthält einige Anschauungen, die nicht ganz unwidersprochen bleiben, auch wohl kaum die Zustimmung einer Reihe maßgebender ärztlicher Autoritäten finden dürften. Ich beziehe mich dabei weniger auf die Marine an sich, als mehr auf das allgemeine, weil die Bekämpfung eines Übels nur an begrenzter Stelle ohnehin auf durchschlagenden Erfolg nicht rechnen darf.

So unbedingt der Mißbrauch geistiger Getränke zu verurteilen ist, so wenig wird ein weiser Gebrauch — oder ein mäßiger, wenn das Wort „weise" bei Anhängern der strengsten Richtung Anstoß erregen sollte — zu tadeln sein. Wo Unmäßigkeit überhand nimmt, die allgemeinen Sitten bedroht, da kann und muß eine Enthaltsamkeitsbewegung mit voller Schärfe einsetzen. Muß davon aber die ganze Nation betroffen werden? Die Mäßigen? Die an Charakter Starken, denen die gebotene Grenze selbstverständlich ist? Auch wenn sie die weitaus größte Mehrheit bilden? Ich sage „Nation", weil der Grad der Enthaltsamkeitsbewegung sich nach dem allgemeinen Verhalten einer Nation richten muß. Die Bewegung ist entstanden in Ländern, in denen der Mißbrauch in ausgedehntestem Maße herrschte, die Sitten verrohte und einen allgemeinen Niedergang entstehen oder befürchten ließ. Und selbst da hat sie, vermutlich durch zu große Gewalttätigkeit in ihrer Anwendung, neben unverkennbarem Segen viel Unschönes gezeitigt, wie Heimlichkeit und Scheinheiligkeit. Man vergleiche z. B. die geradezu aberwitzigen Alkoholgesetze in Texas. Wenn man nun in der Mäßigkeit den romanischen Völkern billigerweise den Vorrang einräumen muß, so wird anderseits gesagt werden dürfen, daß unter den germanischen und slawischen Nationen Deutschland am wenigsten dieser Bewegung bedarf, keinenfalls in einem Maße, das der ganzen Nation völlige Enthaltsamkeit auferlegen will, nicht nur des guten Beispiels halber, sondern auch, wie der Verfasser es ausspricht, weil selbst die geringste Menge Alkohol verderblich auf den Organismus wirkt. Das mag richtig sein oder nicht, in seiner Anwendung jedenfalls nicht richtiger, als Enthaltsamkeit von Kaffee oder Tee wegen der in ihnen enthaltenen giftigen Stoffe, ja in äußerster Folgerung, die das Absurde der Übertreibungen kennzeichnet, vom Leben selbst, weil es an uns zehrt so lange, bis es uns verzehrt hat. Man braucht wohl nicht Arzt zu sein, um persönlich und in allgemeiner Lebenserfahrung zu empfinden, daß in mäßigen Grenzen der Alkohol keineswegs schädlich, vielmehr wohltuend, belebend, anregend, das Dasein verschönernd wirkt. Das deutsche Volk ist bis jetzt noch in keiner Richtung im Niedergang begriffen und hat es nicht nötig, bar jeder Fröhlichkeit in finsterem Ernst und fanatischem Eifer alles auszurotten, was heitere Geselligkeit fördert.

Weit mehr als zwingende Notwendigkeit hat der unbezähmbare deutsche Nachahmungstrieb die Bewegung über gebotene und zweckmäßige Grenzen hinausgeführt.

Es ist gar nicht so sehr Wunsch und Wille des schwer Arbeitenden, seinen Durst mit alkoholischen Getränken zu löschen. Die Zahl derer, die dem Alkohol um

Digitized by Google

seiner selbst willen im Übermaß huldigen, oder der Unglücklichen, die in ihm Vergessenheit suchen, dürfte sich in Wirklichkeit als verschwindend gering herausstellen. Nur die Gelegenheit macht hier Diebe. Und diese Gelegenheit wird dem Arbeiter nicht nur geboten, sondern aufgezwungen. Der durch schwere Arbeit erzeugte Durst will gelöscht und wieder gelöscht sein, und nichts bietet sich dazu als Bier und Schnaps. Der Säufer wird künstlich gezüchtet! Hier möge die Bewegung einsetzen und Abhilfe schaffen, statt viele Millionen gegenüber einem Häuflein Sünder in Mitleidenschaft zu ziehen.

Manches ist geschehen, um andere Getränke an Stelle des Alkohols zu setzen, doch sind wandernde Kaffeeschenken nur erst im bescheidensten Maße entstanden. Man fördere diese in einer Weise, daß sie an allen Orten, wo schwer gearbeitet wird, zur Stelle sind, und halte den Alkohol fern von diesen Stätten. Man wird schnell gewahr werden, wie gern der Arbeitende diesem entsagen, sich jenem Getränke zuwenden wird. Ich stehe nicht an, dringend zu befürworten, daß auf allen größeren öffentlichen Betrieben, auf allen Bauten die Anfuhr alkoholischer Getränke staatlich verboten wird. Die Unternehmer für andere Getränke, vorausgesetzt, daß sie erheblich billiger als jene gehalten sind, werden sich überraschend schnell einfinden.

Die Kaiserliche Marine möge daraus eine geeignete mäßige Nutzanwendung ziehen. Darüber hinaus nicht! Es wird namentlich im Auslande nicht bestritten, daß der deutsche Matrose als der nüchternste unter den Seeleuten gilt.

Paschen, Admiral z. D.

II.

Was mich veranlaßt, zu den in den September- und Oktoberheften der „Marine-Rundschau" enthaltenen Artikeln Stellung zu nehmen, ist vor allen Dingen Folgendes:

Beim Lesen dieser Aufsätze überkam mich unwillkürlich das Gefühl, ob wirklich Berechtigung und Notwendigkeit für unsere Marine vorhanden war, in dieser Zeitschrift einen Propagandaartikel für die Abstinenzbewegung erscheinen zu sehen. Als ich den zweiten Artikel gelesen hatte, sagte ich mir, daß die Aufsätze, die sicher doch Gutes stiften sollten, der Abstinenzbewegung bestimmt eine Anzahl Gegner schaffen würden, oder besser gesagt, daß ein großer Teil der Leser sich unmöglich mit den Ausführungen wird einverstanden erklären können. Außer Frage steht wohl, daß die guten Absichten der für die Abstinenzbewegung arbeitenden Vereine von der weitaus größten Mehrheit des Leserkreises der „Marine-Rundschau" gebilligt und anerkannt werden. Ja man kann sich über die Wohltaten, die diese Vereine einer Anzahl von Menschen unserer Marine gebracht haben, nur freuen, und jeder Vorgesetzte wird den Bitten um Unterstützung dieser Bewegung, soweit sich andere Rücksichten damit vertragen, gern nachkommen. Aber ebenso muß man sich gegen die Art wenden, mit der, wie in genannten Artikeln, ein Ziel zu erreichen versucht wird, das noch in weiter Ferne liegt. Es gibt doch noch Leute genug in unserer Marine, die nicht Abstinenzler sind, die aber ihren Dienst tadellos verrichten und die Charakterstärke genug besitzen, um eine Bevormundung nach dieser Seite hin als Eingriff in ihre persönliche Freiheit zu betrachten. Diese Freiheit möchte ich betont haben für alle die Angehörigen der Marine, die nicht

Digitized by Google

zu denen gehören, welche der Verfasser auf Seite 1112, letzter Absatz, im Auge hat; jene Unglücklichen, die sich ihre innere Freiheit geraubt haben.

Es soll nun nicht meine Sache sein, alle die angeführten Argumente auf ihre Richtigkeit hin zu prüfen; einige Unrichtigkeiten sind jedenfalls sofort erkennbar, wie z. B. die augenfälligen Erfolge einer Anzahl von Staaten in Nordamerika (Seite 1113, letzter Absatz). Ein Admiral der Vereinigten Staaten von Amerika hat in bezug auf den Staat Maine gesagt, daß er überall noch einmal mit seinen Schiffen hingehen möchte, nur in diesen Staat nicht wieder, weil die Trunkenheit seiner Leute zu groß gewesen sei und infolge der Gesetze den Mannschaften die schlechtesten Alkoholgetränke vorgesetzt worden wären. Oder der Beweis mit dem Feuerwasser, das die Indianer zu degeneriertem Gesindel machte (Seite 1115). So ließen sich, wie gesagt, noch mehr Irrtümer nachweisen.

Nein, was ich sagen will, ist, daß es mehr als eine starke Übertreibung ist, wenn behauptet wird, daß die „Mäßigen" die Verführer sein sollen, die das ganze Alkoholelend nähren und weiterführen (Seite 1114). Es wird also kurzerhand von uns verlangt, daß wir auf den Genuß jeglichen Alkohols verzichten sollen. Verständigerweise haben doch viele z. B. von einer Flasche unseres schönen Weines noch einen Genuß. Warum müssen wir verzichten? Nur deswegen, weil es eine immerhin recht kleine Anzahl Menschen gibt, die sich so wenig in der Gewalt haben, daß nur scharfe Maßnahmen sie in Ordnung halten können. Ist es wirklich wahr, daß der Geschmack eines ganzen Volkes, unser ganzes Kulturleben, so unter weingeistiger Abschätzung der Dinge leidet (Seite 1120)? Ich meine, dies ist eine Übertreibung, die man kaum ernst nehmen kann. Es gibt doch unter den so angegriffenen „Mäßigen" noch Leute genug, die sich den natürlichen Sinn für Schönes erhalten haben und sehr wohl Schönes und Geschmackloses unterscheiden können. Man muß sich meiner Meinung nach auf das Entschiedenste dagegen verwahren, daß „Mäßige" und „Trinker" mehr oder weniger in einen Topf geworfen werden.

Es bewahrheitet sich auch in diesen Artikeln wieder der alte Satz, daß der Deutsche in seiner Gründlichkeit bisweilen reichlich weit über das Ziel hinausschießt. Es ist ja nicht gerade unbedingt nötig, das Kind auch hier gleich mit dem Bade auszuschütten. In unserer Marine ist schon seit längerer Zeit, was das Trinken anbetrifft, eine ganz gehörige Besserung eingetreten. Dank der Strenge, mit der bei Trunkenheit vorgegangen wird, und dank der mannigfachen Belehrungen durch die Vorgesetzten sind wir doch ein gutes Stück weiter gekommen. Es gibt kaum noch einen vernünftig denkenden Menschen, der etwas dabei findet, wenn jemand nichts oder Wasser oder alkoholfreie Getränke trinkt, auch wenn die Mehrzahl, wie bei festlichen Gelegenheiten, alkoholhaltige Getränke zu sich nimmt. Ich sollte denken, daß dieser Schritt weiter recht groß ist; hierin liegt auch meines Erachtens das Ziel, das zu erreichen alle Menschen bestrebt sein können. Das Mehr, das in den Artikeln aber von uns verlangt wird, kann ohne weiteres nicht anerkannt werden.

Gewiß gibt es eine Anzahl Leute, die nicht Maß und Ziel halten können, d. h. die so energielos sind, daß sie eine Beaufsichtigung in dem Punkte Trinken unbedingt brauchen. Für solche Menschen ist die gänzliche Abstinenz allerdings wohl das einzig Richtige. Das sind aber so schwache Charaktere, daß man ihnen ihr un-

Digitized by Google

eingeschränktes Selbstbestimmungsrecht kürzen muß. Hier liegt nun das Arbeitsfeld der Abstinenzvereine, eine schwere, aber segensreiche Arbeit, die zu unterstützen jeder die Hand reichen könnte und sollte. Für diese Fälle kann man mit den in den Artikeln vorgeschlagenen Maßnahmen und Wünschen nur einverstanden sein. Ob es allerdings gut ist, einem solchen Manne ein „Versprechen" abzunehmen, ist eine andere Frage. Hierbei komme ich auf einen Punkt der Abhandlung, der mich geradezu in Erstaunen versetzt hat. Auf Seite 1275 steht eine längere Ausführung über Eid, Ehrenwort und Versprechen, in der der Begriff des letzteren etwas gar zu schlecht fortkommt. Ein Mann, der seinen Eid nicht hält, kommt ins Zuchthaus; ein Mann von Ehre, der sein Ehrenwort nicht hält, verdiente dasselbe, wird ausgestoßen; und das Versprechen? Ja — nach meiner Meinung ist nichtswürdig der Mann, der sein Versprechen nicht hält; so ist es immer gewesen und jedem rechten Manne von Kindheit an eingeimpft. Es ist mir daher auch gänzlich unverständlich, wie am Werte eines Versprechens nur herumgedeutelt werden kann. Also entweder man lasse den Trinker, um ihn besser in der Gewalt zu haben, das Enthaltsamkeitsgelübde versprechen und mache ihn auch ausdrücklich auf den Wert des Versprechens aufmerksam, oder man versuche, ihn ohne ein solches Versprechen auf den richtigen Weg zu bringen. Das ist deutsche Art. Diese Art ist jedenfalls vorzuziehen, wenn ich dem unglücklichen Trinker zu seinem Laster nicht auch noch die Schmach antun will, ein gegebenes Versprechen nicht gehalten zu haben. Das Wort „feierliches" Versprechen wäre schon aus der Formel zu streichen, denn ein Versprechen ist eben ein ganz bestimmter Begriff.

Zum Schluß möchte ich mich dem Satze zuwenden, daß es ein wichtiges und durchaus logisches Verbot sein soll, wenn Abstinenzler ihren Gästen keine Alkoholika vorsetzen dürfen. Es liegt auch hier wieder eine Gewaltmaßregel vor, die zu billigen nicht möglich ist. Ist es denn etwas so Ungeheuerliches, wenn in einer Gesellschaft außer alkoholfreien Getränken auch Wein oder Bier getrunken wird? Bis heute ist mir immer gesagt worden, daß man es seinen Gästen so angenehm wie möglich machen soll; eine schöne, alte Sitte. So ohne weiteres als „Trinker" behandelt zu werden, ist zum mindesten kein Genuß. Für jeden normal Denkenden liegt schon an und für sich hierin eine Beeinträchtigung der Selbstbestimmung, gegen die anzukämpfen nur richtig ist. Um zum Schluß zu kommen, in solchen Eingriffen in fremde Rechte liegt der Angriffspunkt der Artikel.

Ein Unterschied zwischen „Trinkern" und „Mäßigen" muß gemacht werden. Für „Trinker" sind die Wünsche der Aufsätze anzuerkennen und verdienen weitgehendste Unterstützung. Ablehnend verhalten muß ich mich aber gegen die Eingriffe, die gemacht werden sollen in persönliche Rechte jedes Einzelnen. Charakterfeste, energische Leute brauchen keine Bevormundung nach dieser Richtung, und solche Elemente überwiegen in der Marine, wie überhaupt, denn doch noch zu erheblich, als daß das Bedürfnis des Einschreitens anerkannt werden kann.

von Jastrzembski.

Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Organisation. Den Inspekteuren des Torpedowesens, der Schiffs- und der Küstenartillerie wurden die Urlaubsbefugnisse des Inspekteurs des Bildungswesens beigelegt. (Allerhöchste Kabinetts-Order vom 27. 9. 10.)

Der 1. Adjutant der Torpedoinspektion hat die Gerechtsame eines Chefs des Stabes erhalten.

Am 10. Oktober 1910 wurde eine Unterseebootsflottille und eine Unterseebootsschule neu gebildet. Die Allerhöchste Kabinetts-Order vom 27. 9. 10 setzt hierüber fest:

Die Unterseebootsflottille wird aus den Booten gebildet, die nicht zur Unterseebootsschule gehören oder zu Abnahmeprobefahrten in Dienst sind. Zur Unterseebootsflottille gehört ein Flottillenfahrzeug. (Als solches dient „D 5".)

Auf dem Spezialschiff „Vulkan", dem die erforderlichen Unterseeboote und Tender zuzuteilen sind, wird eine Unterseebootsschule eingerichtet, deren Leiter der Kommandant des „Vulkan" ist. Unterseebootsflottille und Unterseebootsschule unterstehen direkt dem Inspekteur des Torpedowesens.

Dem Flottillenchef untersteht auch das für die Unterseeboote an Land bereit gehaltene Personal.

Durch Allerhöchste Kabinetts-Order vom 27. 9. 10 wird bestimmt:

„Beim III. Seebataillon wird nach Eintreffen des Kiautschou-Ablösungstransports im Frühjahr 1911 nach Maßgabe des Etats eine Marine-Pionier-Kompagnie gebildet. Die Marine-Pionier-Kompagnie trägt die Uniform des III. Seebataillons, die Mannschaften auf dem linken Oberarm Abzeichen nach dem von Mir ausgewählten Muster."

Das Abzeichen der Mannschaften der Marine-Pionier-Kompagnie zeigt Hacke und Spaten (für den Waffenrock und die Litewka in gelber Wolle, für den Braundrellrock in roter Baumwolle gestickt) und wird mit den gekreuzten Stielen nach oben getragen. Probestücke werden ausgegeben.

Durch Allerhöchste Kabinetts-Order vom 27. 9. 10 ist die Einführung einer neuen Turnvorschrift für die Marine befohlen. Die aus dem Jahre 1890 stammende bisherige ist veraltet. Sie paßte sich den Verhältnissen an Bord zu wenig an und berücksichtigte zu wenig die Neuerungen, die auf dem Gebiete der Gymnastik aufgetreten sind. Die neue Vorschrift wird seit Juni 1909 durch die Front erprobt. Die Freiübungen sind unverändert geblieben, Gewehrübungen sind nach dem Wortlaut der Armeeturnvorschrift neu aufgenommen. Beim Geräteturnen ist der Querbaum weggefallen, das Reck dafür neu eingesetzt. Barren, Sprungkasten und Spiele sind neu aufgenommen.

— Hochseeflotte. Das I. Geschwader hat vom 6. bis 15. Oktober eine Übungsfahrt in der Nordsee, das II. Geschwader eine solche in der Ostsee ausgeführt. Die Schiffe erledigten im übrigen ihre programmäßigen Einzelübungen.

„Hela" hat als dritter Tender am 1. Oktober in Danzig in Dienst gestellt. Abgesehen davon, daß die Zahl der Schießübungen durch Einstellung der Schiffe der „Nassau"-Klasse in die Hochseeflotte gewachsen ist, wird ein dritter Tender auch um deswillen nötig, weil der Flottenchef nach Verlegung des I. Geschwaders nach Wilhelmshaven häufiger gezwungen ist, als bisher, sich zu Informations- und Besichtigungszwecken nach Wilhelmshaven zu begeben und er hierzu eines Fahrzeuges bedarf. Die Benutzung des Flaggschiffes „Deutschland", das taktisch zum II. Geschwader gehört, für diese Zwecke, würde erhebliche Störungen in der Verbands- und Einzel-

Digitized by Google

ausbildung mit sich bringen und sehr teuer sein. „Hela" ersetzt in diesem Sinne gewissermaßen das noch fehlende 17. Linienschiff der Hochseeflotte und ist daher mit Räumen für den Flottenchef ausgestattet.

Wander-Ehrenpreis für die Meisterschaft im Fußballspiel in der Hochseeflotte. Den Wander-Ehrenpreis für die Meisterschaft im Fußballspiel in der Hochseeflotte, den „Deutschland-Schild", hat für das Jahr 1910 die Fußballmannschaft S. M. S. „Schlesien" errungen. Bisher besaß ihn S. M. S. „Wittelsbach".

— Sonstige Schiffe in der Heimat. „Kaiser Barbarossa", bisher Stammschiff der Reservedivision der Ostsee, hat am 13. Oktober außer Dienst gestellt, „Kaiser Wilhelm II." hat dafür am 14. Oktober in Dienst gestellt.

Das Vermessungsschiff „Möwe" hat am 29. September in Wilhelmshaven außer Dienst gestellt.

Die I. Minensuchdivision wurde am 27./28. September aktiviert.

— Probefahrtsschiffe. Der große Kreuzer „v. der Tann" erzielte bei den Meilenfahrten bei Neukrug in tiefem Wasser eine Durchschnitts-Höchstgeschwindigkeit von 27,4 kn; als absolute Höchstgeschwindigkeit wurden 28,124 kn erreicht. Die Maschinen leisteten hierbei 80 000 Wellenpferdestärken.

Torpedoboot „S 176" erreichte als bisher bestes Boot der S-Boote des Etats für 1909 während einer dreistündigen Erprobung eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 33,06 kn.

Der kleine Kreuzer „Augsburg" soll Anfang November zu Erprobungen in Dienst stellen. Die Besatzung wird zum Teil aus derjenigen S. M. S. „München" entnommen, die vom 1. November ab ihre Besatzung reduziert.

— Das gesunkene Torpedoboot „S 76" ist gehoben.

— Bei der diesjährigen Schiffsjungen-Einstellung wurden 850 Jungen angenommen. 22 hatten ein Alter unter 15 Jahren, 346 waren zwischen 15 und 16 Jahr alt, 482 hatten das 16. Lebensjahr überschritten.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst", „Leipzig", „Emden", „Luchs" befanden sich im Oktober zu Reparaturen und Einzelübungen in Tsingtau. Dort traf auch „Nürnberg", von Singapore kommend, am 9. Oktober ein.

„Iltis" liegt seit Anfang Oktober in Schanghai und hat dort „Jaguar" abgelöst, der nach Südchina gegangen ist und dabei Amoy angelaufen hat. „Tiger" ist von Schanghai über Nagasaki und Kobe nach Tsingtau gegangen. —

Über die bemerkenswerte Reise S. M. S. „Emden" von Südamerika über den Stillen Ozean nach Tahiti und Samoa im Sommer dieses Jahres entnehmen wir einem unlängst eingegangenen Bericht dieses Schiffes das Folgende:

Die Durchquerung des Stillen Ozeans durch S. M. S. „Emden" sollte ursprünglich von Valparaiso aus erfolgen. Da die Auffüllung der Bunker und die Übernahme der Kohlenzuladung in diesem Hafen der ungünstigen Hafenverhältnisse und des sehr schlechten Wetters halber auf große Schwierigkeiten stieß, wurde zunächst Talkahuano in Chile, das über einen geschützten Hafen verfügt, angelaufen und dort die Kohlenvorräte unter weitgehendster Unterstützung der chilenischen Marinebehörden ergänzt. Am 24. Juni abends trat S. M. S. „Emden" mit 1080 Tonnen Kohlen an Bord die Abreise nach Tahiti an.

Die Fahrt verdient insofern ein gewisses allgemeines Interesse, als wohl noch nie von einem kleinen Kreuzer dieser Größe, selten von einem deutschen Kriegschiff überhaupt, eine Entfernung von etwa 4400 sm zurückgelegt ist, bei ganz unbekannten Wetter- und Stromverhältnissen

Digitized by Google

und ohne jede Aussicht, unterwegs gegebenenfalls einen Nothafen zur Kohlenergänzung anzulaufen.

Bei voller Bunkerfüllung — 800 Tonnen Kohlenfassung — und mit 15 bis 20 Prozent Kohlenreserve, die für eine solche Entfernung wenigstens gerechnet werden müssen, hat das Schiff bei sparsamster Fahrt, 11 bis 12 kn, einen Aktionsradius von etwa 3000 sm. Die ursprünglich auf dem größten Kreise von Talkahuano nach Tahiti gemessene, um 1200 sm größere Entfernung mußte durch Kohlenzuladung gedeckt werden.

Nach den angestellten Überlegungen war es, ohne die Stabilität und die Seeeigenschaften des Schiffes zu beeinträchtigen, und unter Ausnutzung aller verfügbaren Räume möglich, 300 Tonnen Kohlenzuladung an Bord zu nehmen unter der Voraussetzung, daß die Kohle besonders gut und schwer war. Dabei mußten allerdings auch die nicht in Betrieb befindlichen Heizräume und sonstigen Räume unter Deck zur Unterbringung der Zuladung benutzt werden.

Am 24. Juni abends trat S. M. S. „Emden" bei noch gutem Wetter, nachdem die letzten Kohlen übergenommen waren, die Reise an. Am nächsten Morgen setzte ein im Laufe des Tages bis zu orkanartiger Stärke sich steigernder Nordwind ein. Die See ging bald so hoch, daß mit kleiner Fahrt beigedreht werden mußte. $5\frac{1}{2}$ Tage lang hielt der Sturm mit einer kurzen Unterbrechung von einem halben Tag, aus demselben Quadranten wehend, und mit fast ständig derselben Stärke an. Seinen Höhepunkt erreichte er am 29. Juni nachmittags mit orkanartigen Böen, bei denen es kaum noch möglich war, in aufrechtem Gang von achtern die Kommandobrücke zu erreichen.

Die Stauung des Schiffes und das Schiff selbst haben sich unter diesen, man kann wohl sagen ungewöhnlich lange andauernd schlechten Wetterverhältnissen gut bewährt, obgleich das Schiff mit der großen Menge Kohlen unter Panzerdeck und 200 Tonnen Wasserballast trotz der Deckslandung erheblich steifer geworden war als in normalem Ausrüstungszustand. Die Bewegungen waren sanft und gering, und bei der kleinen Fahrt war auch eine zu große Beanspruchung der Verbände nicht zu befürchten. Man gewann die sichere Überzeugung, daß mit der gewählten Lastverteilung, selbst bei so hoher Zuladung, das Schiff jedes Wetter ohne Schwierigkeiten würde überwinden können.

Die aus der ungünstigen Wetterlage entstandene Absicht, allmählich nördlich gehend in den größten Kreis zwischen Valparaiso und Tahiti einzusteuern, mußte bei den dort vorgefundenen Wetterverhältnissen aufgegeben werden. Es war geboten, selbst unter Inkaufnahme von Umwegen, sobald wie möglich Breiten aufzusuchen, die besseres Wetter in Aussicht stellten. Der 30. Grad südlicher Breite wird im allgemeinen als Wetterscheide angesehen. Um ganz sicher zu gehen und vor allem auch Wind und Strom für die Weiterfahrt auszunutzen, wurde die Oster-Insel 27° 8′ S 109° 25′ W angesteuert. Von hier aus sollte dann im größten Kreise bis zu einem Punkte kurz vor Tahiti weitergesteuert werden. Diese Reiseroute hat sich durchaus bewährt, trotz des etwa 200 sm großen Umweges gegenüber der ursprünglich gewählten. Schon von 30° S an wurde gutes Wetter angetroffen, und von der Oster-Insel an bis Tahiti ist der Südostpassat der ständige Begleiter des Schiffes gewesen.

Am 12. Juli, 9 Uhr vormittags, traf S. M. S. „Emden" in Tahiti ein und ankerte im Hafen von Papeete.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß das gewonnene sehr günstige Resultat in bezug auf Ökonomie in den Kohlenverbräuchen und sachgemäße Raumausnutzung bei der Stauung der Kohlen auf dieser Reise in erster Linie dem Maschinenpersonal und im besonderen dem leitenden Ingenieur zuzuschreiben ist. Das Schiff trat die Ausreise nach Tahiti unter den denkbar ungünstigsten Umständen an. Bei der großen

Digitized by Google

Beschleunigung der ganzen Reise und den kurzen Hafenzeiten konnten weder die Kessel gereinigt, noch vor allem die Maschinen überholt werden.

Wenn es trotzdem gelungen ist, mit 893 Tonnen Kohlen Tahiti zu erreichen, so verdient die opferwillige und verständnisvolle Tätigkeit des Maschinenpersonals, nicht zum wenigsten auch unter Berücksichtigung der klimatischen Verhältnisse, die vollste Anerkennung.

In Tahiti, wo der Kreuzer eine sehr gastliche Aufnahme fand, verblieb S. M. S. „Emden" bis zum 17. Juli. Er erreichte Apia am 24. Juli und trat hier in den Verband des Kreuzergeschwaders ein. —

Seine Majestät der Kaiser hat dem Kommando S. M. S. „Emden", insbesondere dem Maschinenpersonal, seine Anerkennung aussprechen lassen. —

Australische Station. „Condor" lag von Ende September bis Anfang Oktober in Rabaul (Neupommern, früher Simpsonhafen genannt) und tritt von dort eine Rundreise durch Neuguinea an. — „Cormoran" hat Kusai und Ponape (Ost-Karolinen) besucht, traf mit „Condor" in Rabaul zusammen und ist Anfang Oktober nach den Ost-Karolinen gegangen.

„Condor" und „Cormoran" haben auf Ersuchen des Gouverneurs von Samoa Anweisung erhalten, bei dem zukünftigen Aufenthalt in diesem Schutzgebiete etwaigen Requisitionen des Gouverneurs um Hilfeleistung bei der Küstenvermessung zu entsprechen, soweit dies ohne Kosten und Beeinträchtigung des sonstigen Dienstes möglich ist. Es hat sich mehrfach gezeigt, daß die bisherige Vermessung der samoanischen Küste nicht ganz zuverlässig ist.

„Planet" hat nach beendigter Kesselreparatur in Singapore auf dem Wege nach seinem Vermessungsgebiet Makassar auf Celebes angelaufen.

Ostafrikanische Station. „Seeadler" in Daressalam und Zanzibar. — „Sperber" soll als Vertreter der deutschen Marine an den Eröffnungsfeierlichkeiten des südafrikanischen Parlaments in Kapstadt im November teilnehmen und hat auf dem Wege dahin Diego Suarez und Durban angelaufen.

Westafrikanische Station. „Eber" in Kapstadt, Lüderitzbucht und Swakopmund. — „Panther" in Accra, Lagos und Duala. Beim Kentern eines Boots des „Panther" ertranken Mitte Oktober fünf Unteroffiziere und ein Matrose.

Amerikanische Station. „Bremen" lag vom 3. bis 21. Oktober in Callao und ging von dort nach Guayaquil in See.

— Schulschiffe. „Freya" besuchte Charleston und Havanna, „Hansa" Teneriffa, Las Palmas und Barbados. „Hertha" lief Barcelona, Palma auf Mallorka und Biserta an, „Victoria Louise" Malta, Corfu und Brindisi. In Corfu beteiligten sich die Mannschaften der „Victoria Louise" an der Aufstellung der gerade dort eingetroffenen Achilles-Statue im Achilleion. —

Über die im Oktoberheft erwähnte Teilnahme S. M. S. „Freya" an den Festlichkeiten zur Feier der 100jährigen Wiederkehr der Unabhängigkeit der Republik Mexiko ist auf Grund von Angaben aus einem amtlichen Bericht noch nachzutragen:

S. M. S. „Freya" lief am 3. September nachmittags in Vera Cruz ein.

Die kaiserlich deutsche Sondergesandtschaft war schon am Morgen des Ankunftstages nach Mexiko hinaufgefahren. Sie wurde, wie auch die der anderen Nationen, mit großen Ehren feierlich empfangen und ebenso wie der deutsche Kommandant mit Sonderzügen nach Mexiko befördert.

Der Kommandant der „Freya" begab sich am 7. September nach der Hauptstadt Mexiko. Ein mexikanischer höherer Offizier, der ihn am Bahnhof abholte, machte

Digitized by Google

ihm die Mitteilung, daß er gebeten sei, während des Monats September nebst dem Adjutanten Gast der mexikanischen Regierung zu sein. Es war dazu ein elegantes Haus an der vornehmsten Straße Mexikos gemietet worden, in dem auch für drei Offiziere der Begleitung des kaiserlichen Botschafters Quartier gemacht war.

Am 10. September wurde der Kommandant der „Freya" von dem Präsidenten in Audienz empfangen, woran sich ein privater Besuch bei der Gemahlin des Präsidenten anschloß. Entsprechend einem Wunsche des Präsidenten, der von der Anwesenheit Seiner Hoheit des Leutnants zur See Prinzen Friedrich zu Schleswig-Holstein gehört hatte, wurde auch dieser dem Präsidenten in einer Privataudienz vorgestellt.

Um als Ehrenkompagnie bei der Enthüllung des von Seiner Majestät geschenkten Humboldt-Denkmals und bei der für den 16. September angesetzten Parade mitzuwirken, wurde eine Landungskompagnie, zusammengesetzt aus der Bordkapelle und drei Zügen, je einer aus Seekadetten, Matrosen und Heizern bestehend, von Vera Cruz nach Mexiko in Marsch gesetzt. 3 Offiziere und 27 Seekadetten waren als Gäste der mexikanischen Regierung in der Kriegsschule von Chapultepec untergebracht. Für die übrigen Seekadetten, Deckoffiziere und Mannschaften sorgte in vorzüglicher Weise die deutsche Kolonie. 9 Deckoffiziere und 77 Mannschaften folgten überdies einer Einladung der deutschen Kolonie Mexikos nach Mexiko. Allen Offizieren wurde, soweit es der Dienst zuließ, Urlaub nach Mexiko erteilt.

Die für die deutsche Kolonie und die deutschen Interessen wichtigste Feier war die Enthüllung des trotz der verhältnismäßig kurzen Zeit rechtzeitig fertiggestellten Humboldt-Denkmals. Eingeleitet durch einen feierlichen Akt unter Vorsitz des Präsidenten Porfirio Diaz im Sitzungssaale der Nationalbibliothek, und nach Enthüllung durch den Präsidenten geschlossen durch einen Vorbeimarsch in Parade der Landungskompagnie S. M. S. „Freya", machte diese Denkmalseinweihung einen außerordentlich würdigen, feierlichen und imposanten Eindruck. Nach der Enthüllung nahm der Präsident der Republik mit den meisten Ministern und den Chefs der diplomatischen Missionen an einem großen Bankett von 350 Personen im Deutschen Haus teil, bei dem der Präsident sein besonderes Interesse für Deutschland und die deutsche Kolonie in Mexiko mehrfach betonte. Der Präsident, der sonst jede derartige Feier nach etwa einer Stunde verläßt, blieb fast drei Stunden und verabschiedete sich dann in herzlichster Weise vom deutschen Botschafter und den Vertretern der deutschen Kolonie.

Den Abschluß des deutschen Tages bildete am Abend eine Festvorstellung von „Lohengrin" im Theater Arbeu.

Der Geburtstag des Präsidenten am 15. September wurde im ganzen Lande, besonders in Mexiko, mit hinreißender Begeisterung begangen. Feierliche Umzüge, großes Tedeum, Gratulationscour, abends Illumination und Feuerwerk von den Dächern der Kathedrale, dann um 11 Uhr abends Enthüllen und Schwenken der historischen Freiheitsfahne sowie Läuten der Freiheitsglocke durch den Präsidenten von einem Balkon des Palazzo, hatten unabsehbare Menschenmengen zusammengeführt.

Der Präsident nahm die Parade von einem Balkon des Palazzo Nationale ab. Die Landungskompagnie S. M. S. „Freya" folgte unmittelbar dem Kadettenkorps von Chapultepec. Hinter den deutschen Landungstruppen kamen die Franzosen, Argentinier, Brasilianer, dann die mexikanische Infanterie, Artillerie und Kavallerie. Den Schluß bildeten die Rurales, eine Art Landgendarmerie.

Beim Anmarsch der deutschen Truppen trat der Kommandant der „Freya" neben den Präsidenten, der ihn vorher durch den Chef des Generalstabes darum hatte bitten lassen. Der Präsident wiederholte bei dieser Gelegenheit seine schon mehrfach ausgesprochene Freude über die Beteiligung Deutschlands an dem Fest, besonders aber über die Entsendung eines Schiffes nach Vera Cruz und die Teilnahme eines Detachements bei den Feierlichkeiten in der Hauptstadt.

Digitized by Google

Am 20. September meldete sich der Kommandant im Palazzo Nationale in Gegenwart des kaiserlichen Botschafters ab und sprach dem Präsidenten den Dank aus für die gastfreie und sympathische Aufnahme S. M. S. „Freya" in Vera Cruz und der ausgeschifften Mannschaften in Mexiko. Der Präsident sprach bei dieser Gelegenheit wiederum von seiner großen Dankbarkeit gegen Seine Majestät den deutschen Kaiser und beauftragte den Kommandanten mit ungewöhnlich bewegten Worten und unter mehrfachem Händeschütteln, Seiner Majestät dem Kaiser seinen tiefgefühlten Dank für die große Ehre zu sagen, die ihm und dem Lande durch die Entsendung des Schiffes geschehen sei.

Entsprechend den Festlichkeiten in der Hauptstadt wurde in fast allen Orten Mexikos, der Leistungsfähigkeit der Gemeinden entsprechend, mitgefeiert. In Vera Cruz wurden an verschiedenen Tagen Schulen eingeweiht, Denkmäler enthüllt, festliche Umzüge und Paraden veranstaltet, in patriotischen Klubs Empfänge und Feste abgehalten und am 15. September, wie in Mexiko, die Freiheitsglocke geläutet.

An diesen Festlichkeiten beteiligte sich S. M. S. „Freya" auf jedesmalige Einladung durch Abordnungen, große Illumination des Schiffes und Salut gelegentlich des Geburtstages des Präsidenten am 15. September 12 Uhr mittags und beim Läuten der Freiheitsglocke 11 Uhr abends sowie am 16. September 12 Uhr mittags zur Feier des Unabhängigkeitstages.

— Aus der Liste der Kriegschiffe gestrichen wurden das Linienschiff „Baden" und das Schulschiff „Moltke"; letzteres findet als Beischiff für die Unterbringung an Unterseebootspersonal weitere Verwendung.

— Taufpathengeschenke für S. M. Schiffe. „Posen". Die Taufpathin des Linienschiffes, die Fürstin Radolin, hat der Kommandantenmesse eine silberne Schale zum Geschenk gemacht.

„Helgoland". Die Gemeinde Helgoland schenkt dem Linienschiff ein Gemälde der Insel. Der anfertigende Künstler ist der Maler Schnars-Alquist.

„Thüringen". Die thüringischen Landesverbände des Flottenvereins wollen zur inneren Ausschmückung des Linienschiffs „Thüringen" von Künstlerhand gemalte Bilder schenken. Die Offiziersmesse wird vom Landesverband Schwarzburg-Rudolstadt ein Bild des Schlosses Schwarzburg, von Reuß ä. L. und Reuß j. L. Abbildungen der Schlösser Greiz (altes Schloß) und Osterstein, von Weimar eine solche der Wartburg erhalten; auch Meiningen stiftet ein Bild für diesen Raum. Der Landesverband Sondershausen wird die Kommandantenkajüte mit einem dreiteiligen Bilde schmücken. Für die Mannschaftsmesse soll, wenn möglich, ein Kyffhäuserbild aus gemeinsamen Mitteln beschafft werden; der Landesverband Koburg stiftet außerdem ein Bild der Feste Koburg. Die Deckoffiziersmesse erhält eine Darstellung von Schloß Friedenstein mit Stadt Gotha vom gothaischen Landesverband. Auch sollen die Wappen der in Betracht kommenden Staaten, auf Gobelinstoff gemalt, einen Platz erhalten.

— Schnittmodell S. M. S. „Rheinland". Bei der im Oktoberheft erwähnten Übergabe an das Deutsche Museum in München hat Seine Majestät der Kaiser aus Rominten nachstehendes Telegramm an den Vorstand des Deutschen Museums, Reichsrat Oskar v. Miller, gerichtet:

„Ich freue mich, daß die Überweisung des Schnittmodells Meines Linienschiffs „Rheinland" an das Deutsche Museum dankbar empfunden wird. Möge seine Aufstellung in München ein Zeichen dafür sein, daß an der Entwicklung des deutschen Schiffbaues alle Teile des Reiches interessiert sind."

Wilhelm I. R.

Digitized by Google

— Neue Marineschule in Flensburg. Auf das Begrüßungstelegramm, das bei der in Flensburg von der Stadt veranstalteten Feier für die in Mürwick neu eröffneten Marineschule an den Staatssekretär v. Tirpitz abging, hat dieser telegraphisch geantwortet: „Innigen Dank für freundliches Gedenken. Der treuen Wacht unserer Nordmark wünsche Blühen und Gedeihen. v. Tirpitz."

— Verschiedenes. Der Deutsche Schulschiffverein hielt Mitte Oktober in Stuttgart seine diesjährige Tagung, die 10. seit seinem Bestehen, unter Vorsitz Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Oldenburg ab.

Seine Majestät der König von Württemberg wohnte der Tagung bei und begrüßte die Mitglieder auch in seinem Schloß zu Friedrichshafen.

Seine Majestät der Kaiser sandte in Erwiderung eines an ihn gerichteten Begrüßungstelegramms folgenden Dank:

„Euer Königliche Hoheit danke ich herzlichst für das Huldigungstelegramm des deutschen Schulschiffvereins. Möge die segensreiche Tätigkeit des Vereins auch weiterhin Erfolge zeitigen, wie ich sie zu meiner Freude in dem neuen Schulschiff des Vereins zu sehen Gelegenheit hatte."

Der Verein begann vor 10 Jahren mit 250 Mitgliedern. Heute gehören ihm an 15 Fürstlichkeiten, 15 Behörden und Städte, 57 Reedereien, 632 Mitglieder. Die Einnahmen des letzten Jahres betrugen 661 514,07 *M*, darunter einmalige Schenkungen und Stiftungen in Höhe von 282 389 *M*. Hieraus wurde im letzten Jahre ein Betrag von 420 000 *M* als Baurate für das neue (zweite) Schulschiff „Prinzeß Eitel Friedrich" bezahlt.

An der Tagung nahm im Auftrage des Staatssekretärs des Reichs-Marine-Amts Vizeadmiral Winkler teil.

Von den ehemaligen Zöglingen des Schulschiffs „Großherzogin Elisabeth" vom Deutschen Schulschiffverein haben in den letzten Jahren 59 ihrer Dienstpflicht in der Kaiserlichen Marine genügt, davon 53 als Einjährig-Freiwillige. Von der Gesamtzahl haben sich 41 „sehr gut" und 16 „gut" geführt; bei zweien steht die Beurteilung noch aus. Von den Einjährig-Freiwilligen sind 20 Reserveoffizier-Anwärter.

— Fechtturnier. Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts hat für das in der zweiten Hälfte des Dezember in Berlin angesetzte Fechtturnier für aktive Offiziere und Offiziere des Beurlaubtenstandes der Armee, der Marine und der Schutztruppe einen Preis, bestehend in einer Pürschbüchse, gestiftet. Der Preis ist bestimmt für die Teilnehmer an der Gruppe III. des Turniers.

Die Gruppe III. ist offen für aktive Offiziere der deutschen Armee, Marine und Schutztruppen, welche weniger als 2 Kurse hindurch oder gar nicht bei der Militär-Turnanstalt in Berlin ausgebildet sind und welche noch keinen Preis in einem Fechtturnier erhalten haben.

⚜

England. Die Ruhe, die seit der Vertagung des Parlaments auf marinepolitischem Gebiete in England herrschte, hat gegen Ende September Admiral Lord Charles Beresford, Mitglied des House of Commons, zu unterbrechen versucht. Er hat zwei offene Briefe an den Premierminister gerichtet, die allerdings nicht in vollem Umfange den beabsichtigten Erfolg gehabt zu haben scheinen.

In dem ersten Briefe bespricht er an der Hand irreleitender Stärkevergleiche der englischen Marine mit den Flotten des Dreibundes von neuem die Gefahr der gegenwärtigen Lage Englands. Diese Gefahr werde erhöht durch den Mangel der englischen Marine an Docks, Kreuzern, Torpedobooten, Leuten und Vorräten,

Digitized by Google

mit denen allen die deutsche Marine vorzüglich versehen sei. Er fordert, daß sieben große Schiffe für das kommende Jahr in Bau gegeben werden, und zwar so früh wie möglich. Das Geld sei durch eine Anleihe zu beschaffen. »Better owe money than owe ships.«

Naval and Military Record (5. Oktober) sagt, die Absicht für eine Anleihe Stimmung zu machen, habe den Admiral wohl zu Übertreibungen veranlaßt und dazu verleitet, Zahlen und Angaben zu machen, die einer genauen Prüfung nicht standhalten. —

In seinem zweiten Briefe spricht Lord Beresford über die Gefahr, die im Ernstfalle für den englischen Seehandel aus dem Handelskrieg — Ausrüstung von feindlichen Kaperkreuzern — erwachsen werde. Es seien zu wenig Kreuzer da für den Schutz der stark vermehrten Seehandelsflotte des Landes, außerdem seien sie in den Heimatshäfen ohne vollzählige Besatzungen nutzlos. Sie müssen dauernd besetzt und über alle Meere zerstreut dislociert sein. Bis 1913/14 fordert Lord Beresford 36 neue Kreuzer 2. Klasse. —

Auf seine beiden Briefe hat er von dem Premierminister folgende Antwort erhalten: »I have received your letter of the 26th, enclosing an „Open Letter", which I see in the newspaper this morning. I need not assure you that his Majesty's Government are fully alive to the paramount importance of maintaining our naval supremacy, and will not hesitate to recommend to Parliament any steps which seem to them necessary for that purpose.« —

Des Interesses halber sei hier noch eine Zuschrift Lord Nortons an die Morning Post erwähnt, die für die Stimmung gewisser Kreise in England bezeichnend ist. Ihr Schluß lautet: »If Mr. Pitt had been alive the action of our Rival Sea Power would long since have been intimated as an unfriendly act.« —

Die Mitteilungen des Präsidenten Taft und des War Department der Vereinigten Staaten über die beabsichtigte Befestigung des Panama-Kanals wurden von der englischen Presse teilweise ohne Erregung, an einzelnen Stellen aber nicht ohne Widerspruch aufgenommen. Naval and Military Record meint, voraussichtlich würde von den Mächten kein ernsthafter Widerspruch gegen den Befestigungsplan erhoben werden; es sei jedoch zuzugeben, daß Großbritannien ein stärkeres Interesse an der Frage habe als irgendeine andere Macht, ausgenommen allerdings die Vereinigten Staaten selbst. — Broad Arrow (16. September) hält es für dringend erforderlich, die Angelegenheit einem Schiedsgericht zu unterbreiten, schon um Kanadas willen, für das der Kanal nicht minder bedeutsam sei als für die Vereinigten Staaten. — Hampshire Telegraph (7. Oktober) spielt den Verbündeten Japan aus und meint, wenn der Vorschlag Tafts vom Kongreß angenommen würde, so würden die Vereinigten Staaten nicht nur mit England, sondern auch mit dem japanischen Inselreich deswegen Streit bekommen, das seinem Nebenbuhler einen so ungeheueren militärischen Vorteil nicht zubilligen könne. Der Kanal sei vertragsmäßig neutral und daher dauernd für jedermann offenzuhalten. —

Auf der 16. Interparlamentarischen Konferenz zu Brüssel gab bei Erörterung der Londoner Seekriegs-Konferenz einer der englischen Vertreter, Lord Weardale, die Erklärung ab, fast die ganze englische Gruppe, die überwiegende Mehrheit der liberalen Partei in England und auch konservative Parlamentarier seien für die Unverletzlichkeit des Privateigentums im Seekriege; Sir Thomas Barclay machte einige Zweifel an der Durchführbarkeit dieser Ansicht geltend.

— Greater Britain. Ende September hat Lord Methuen eine Reise nach den Nordbezirken der Provinz Oranje-Freistaat unternommen, um in öffentlichen Versammlungen und Privatkreisen Stimmung zu machen für die Begründung einer unified

Digitized by Google

South African defence force; die Verteidigungsarmee soll zum Schutz gegen Eingeborenen-Unruhen und äußere Gefahren dienen.

Am 11. Oktober sind der Herzog und die Herzogin von Connaught an Bord des Dampfers „Balmoral Castle" von Portsmouth aus zur Eröffnung des ersten Parlamentes der Südafrikanischen Union nach Kapstadt abgereist; gerade an demselben Tage, dem 11. Oktober, wurde vor 11 Jahren der Krieg zwischen England und den Burenrepubliken erklärt. Als Begleitkreuzer für „Balmoral Castle" dient bis Sierra Leone „Duke of Edinburgh", für die zweite Weghälfte „Defence". — Bekanntlich bedeutet die bevorstehende Parlamentseröffnung, die am 4. November mit großer Feierlichkeit vor sich gehen soll, den äußeren Abschluß einer bedeutsamen Entwicklung und die Erfüllung eines seit langem von britischen Imperialisten gehegten Traumes. Gouverneur des neuen selbständigen Staatengebildes ist Lord Gladstone, der Sohn des berühmten Politikers; Premierminister ist General Botha.

Bei einem Festessen, das ihm zu Ehren von der Imperial Cooperation League in London gegeben wurde, hielt der High Commissioner for Australian Commonwealth, Sir George Reid, eine längere Rede über die Entwicklung der australischen Wehrmacht. Australien beginne mehr für das „Reich" zu tun als jemals zuvor. Nachdem er die neuen Gesetzentwürfe über die Landesverteidigung erwähnt hat, wendet er sich der Flotte zu. Wenn die australische Flotte auch anfangs klein sei, so würde sie doch bald erstarken. Was die Australier einmal unternommen hätten, das brächten sie auch vorwärts. „Glauben Sie mir, Australien hat nie so deutlich gefühlt wie jetzt, daß seine eigene Verteidigung ein Bestandteil der gesamten Reichsverteidigung ist. Das müssen wir zunächst klar begreifen, daß unsere Verteidigung nicht abgesondert sein darf, sondern der allgemeinen soweit als möglich angegliedert sein muß. Und die australische Regierung hat den energischen Wunsch, ihre Streitkräfte in möglichst engen Zusammenhang mit den englischen Land- und Seestreitkräften zu bringen." — Der Premierminister von Kanada, Sir Wilfrid Laurier, betonte im Gegensatz hierzu Anfang Oktober in einer Rede zu Montreal von neuem die feste Absicht der kanadischen Regierung, Unabhängigkeit und Selbständigkeit ihrer Flotte zu wahren.

Die für die australische Marine gebauten Zerstörer „Paramatta" und „Yarra" traten am 19. September in Begleitung des Kreuzers „Gibraltar" von Portsmouth aus die Reise nach Australien an.

Der von der kanadischen Regierung für ihre Marine angekaufte Kreuzer „Niobe" ging Anfang Oktober von Plymouth nach Halifax in See.

— Personal. Pall Mall Gazette bringt die Nachricht, daß Admiral Sir Francis Bridgeman als künftiger Nachfolger des Admirals May für den Oberbefehl über die Heimatflotte in Aussicht genommen sei.

Als Nachfolger von Kontreadmiral R. S. Lowry wurde Kontreadmiral Sir G. J. Scott Warrender Chef des II. Kreuzergeschwaders.

Kontreadmiral Arthur H. Limpus erhielt das Kommando als Rear-Admiral in the 3rd and 4th Divisions of the Home Fleet zu Portsmouth, an Stelle von Kontreadmiral Brock.

Zum Dezember 1910 wird Kontreadmiral Sir John Jellicoe die Führung der Atlantischen Flotte als Nachfolger des Prinzen Ludwig Alexander von Battenberg übernehmen; in die bisher vom Kontreadmiral Jellicoe eingenommene Stelle als Controller of the Navy tritt Kontreadmiral Briggs.

Das Bestreben einzelner Elemente unter den Warrant Officers, sich den Weg zum Offizierrang zu öffnen, ist auf scharfen Widerstand von verschiedenen Seiten gestoßen; teilweise von Seiten der Deckoffiziere selbst, mit dem Hinweis, erwünscht sei

Digitized by Google

nicht die Möglichkeit der Beförderung zum Offizier, sondern Gehaltsaufbesserung. — Fred Jane nimmt im Hampshire Telegraph eingehend Stellung zu der Frage. Es sei widersinnig, Zivilberufe zum Vergleich heranzuziehen, weil dort die Verhältnisse ganz anders liegen. Denn »in those jobs there's money in the business. In the Naval officer profession there isn't. A Naval officer does not get on with the money spur behind him.« Schon aus pekuniären Gründen sei also im Interesse der Deckoffiziere selbst der Gedanke solcher Beförderung verfehlt. Im übrigen seien die englischen Warrant Officers vorzügliche Leute und fraglos wären manche kluge Köpfe unter ihnen. Aber mit Begabung und Tüchtigkeit allein sei es noch nicht getan, und auch eine Prüfung könne nie dartun, ob jemand tatsächlich zum Seeoffizier geeignet sei. Für den Offizier käme es auf Dinge an, die sich nicht lernen und nicht in einem Examen abfragen ließen, auf »a spice of the dare-devil, a sense of responsibility, initiative, a general hardness, ability to command — a dozen things which altogether make a queer mixture.«

— Indienststellungen, Schiffsbewegungen, Flottentätigkeit. Kreuzer „Newcastle" stellte am 20. September in Dienst, um als Ersatz für den Panzerkreuzer „Bedford" auf die asiatische Station zu gehen, „Gloucester" am 4. Oktober für die Heimatflotte.

Die I. und II. Division der Heimatflotte erledigten Anfang Oktober schiffsweise Nachtschießübungen in den schottischen Gewässern. Hierauf fanden nach kurzen Vorübungen mehrtägige gemeinsame Minenübungen in großem Maßstabe unter Leitung des Admirals May statt. Als Minenleger waren „Naiad", „Latona", „Apollo", „Iphigenia" und „Andromache" tätig, zum Minensuchen dienten die Kanonenboote „Speedy", „Gossamer", „Jason", „Circe", „Speedwell" und „Seagull". Die Übungen erstreckten sich auf das Zusammenarbeiten von Linienschiffsverbänden mit Minensuchabteilungen, Passieren von Sperrlücken, Verhalten von Verbänden bei unmittelbarer Minengefahr und ähnliches. Um das Auflaufen einzelner Schiffe auf eine ausgelegte Übungsmine kenntlich zu machen, waren die Minen mit Calcium-Leuchtbehältern versehen, die bei Berührung durch den Schiffskörper aufschwammen. Nach Beendigung dieser Manöver geht die I. Division nach South Queensferry, die II. Division nach ihrem Stationshafen Portland.

Die Atlantische Flotte mit zugehörigen Kreuzern ging vor Mitte Oktober von Berehaven nach Queenstown, blieb dort 5 Tage und trat dann die Fahrt nach Gibraltar an.

Die Mittelmeer-Flotte nahm Anfang Oktober in Malta Kohlen und Vorräte und erledigte dann battle practice-Übungen.

Das IV. Kreuzergeschwader mit „Leviathan" als Flaggschiff trat am 18. Oktober eine etwa dreimonatige Kreuzfahrt nach Südamerika an. Es werden English Bank, Bahia Blanca, Montevideo, Rio de Janeiro und Bahia angelaufen. Bei English Bank will der Admiral sich auf „Amethyst", der an der südamerikanischen Ostküste stationiert ist, einschiffen und mit ihm nach Buenos Aires gehen.

Am 27. September abends wurde unvorhergesehen die Mobilmachung der Torpedoboots-Reserveflottille von Portsmouth angeordnet. Nach einigen Stunden lief die Flottille voll besetzt zu einer Nachtübung aus.

Linienschiff „Neptune" tritt nach Fertigstellung in die I. Division der Heimatflotte ein, an Stelle der „Dreadnought", die nach vierjähriger Indiensthaltung eine Grundreparatur erfahren wird; Kosten 1 bis 1,2 Mill. ℳ.

— Schiffsbauten. Nach Hampshire Telegraph wird das Linienschiff mit Motorantrieb auf einer Privatwerft gebaut werden. Man habe den Eindruck, daß

Digitized by Google

das neue in Portsmouth zu bauende Schiff 25 000 Tonnen groß werde, mit 34,3 cm-Geschützen und noch stärkerer Panzerung als „Orion".

Nach einer Nachricht aus Glasgow hat die Admiralität von den Werften Angebote für den Bau von drei großen Panzerkreuzern eingefordert.

Einer der drei größeren geschützten Kreuzer des Programms 1910 soll in Chatham gebaut werden. Er wird länger als „Shannon", also über 149 m. Eine Änderung in den Plänen hat den Baubeginn verzögert.

Kleiner Kreuzer „Falmouth" ist am 20. September bei Beardmore, Dalmuir, von Stapel gelaufen. Man wiederholt die Angabe, daß die Schiffe dieser Klasse mit acht 15 cm-SK armiert sind, davon fünf nach einer Seite verwendbar, gegen zwei 15 cm- und zehn 10,2 cm-Geschütze der „Bristol"-Klasse; Deplacement etwa 5600 Tonnen („Bristol" 4880 Tonnen), Länge 131 m, Breite 14,9 m („Bristol" 14,3 m). Es finden sich auch hiervon abweichend folgende Daten: Breite 14,8 m, Tiefgang 4,7 m, Deplacement 5330 Tonnen. Die „Falmouth"-Klasse hat ein Panzerdeck von 50 mm Nickelstahl.

Nach Zeitungsnachrichten ist der vordere Schornstein auf „Indefatigable", die demnächst mit Probefahrten beginnt, ungefähr 7 m höher als die beiden achteren, die an Durchmesser und Gestalt untereinander auch noch verschieden sind. Hervorgehoben werden der messerscharfe Bug und die geraden Bordwände des Vorschiffes.

Infolge eines auf „Neptune" während der Probefahrten aufgetretenen Bunkerbrandes soll der betreffende Bunker eine Asbestverkleidung erhalten.

— Probefahrten. „Neptune" erzielte bei den Probefahrten 21,7 kn Höchstgeschwindigkeit. Die ausbedungenen 25 000 PS sind erheblich überschritten worden, die Manövrierfähigkeit des Schiffes ist gut.

— Artillerie. Die Erprobung des von Beardmore gelieferten 30,5 cm-Ringrohres soll ein günstiges Ergebnis gehabt haben. Es heißt, daß die Firma jetzt Ringrohre aller Kaliber von 10 bis 34,3 cm in Arbeit habe.

Daneben hat die Firma Beardmore von der Admiralität Auftrag für drei 23,4 cm-Rohre L/50 erhalten. Es soll sich hierbei nur um Ersatzrohre für die „King Edward"-Klasse handeln. Es wird aber auch behauptet, daß die bestellten neuen Rohre Länge 50 hätten, also für die 23,4 cm L/47 Geschütze der „King Edward"-Klasse nicht in Frage kämen. Es seien vielmehr Geschütze für die neuesten Schlachtschiffe. Durch diese Folgerung werde auch das Gerücht bestätigt, wonach die künftigen Linienschiffe wieder eine stärkere Mittelartilleriearmierung erhalten würden. Schließlich wird noch die Ansicht vertreten, die bestellten Rohre seien für die drei kleinen Kreuzer des diesjährigen Bauprogramms bestimmt.

Die Bewegungseinrichtungen der schweren Artillerie des Linienschiffes „Conqueror" werden hydraulisch sein. (Verbesserter Typ.) Sie sind einschließlich der Drehscheibe und der Munitionsfördereinrichtungen bei den Coventry Werken bestellt.

Das 10 cm-Geschütz der Zerstörer „Yarra" und „Parramatta" steht auf einer drehbaren Plattform, auf der die Richtnummern stehen (trainer und layer).

Das Anschießen der Geschütze von „Neptune" ist zur Zufriedenheit verlaufen. Vor allem wurde erprobt, ob der überhöhte Turm, ohne Schaden anzurichten, über den unteren hinwegschießen könnte; dies hat sich als durchaus möglich erwiesen. Zuerst wurde jedes Geschütz einzeln mit verminderter und voller Ladung angeschossen, hierauf gruppenweise mit Bug- Heck- und Breitseitgruppen gefeuert. Durch die Erschütterung des Salvenfeuers ist fast alles Glas zerbrochen, außerdem wurden leichtere Ausrüstungsgegenstände beschädigt. Am Schiffskörper sind jedoch keine Zerstörungen angerichtet worden.

Digitized by Google

Über die Ergebnisse der battle practice der Atlantischen Flotte und der 1. Division der Heimatflotte ist man enttäuscht. (Schärfere Bedingungen der neuen Schießbestimmungen.) Die Ergebnisse des vergangenen Jahres sind nicht erreicht worden.

Die 1. Division der Heimatflotte hat Torpedobootsabwehrschießen abgehalten und dabei zunächst nach fester, dann nach geschleppter Scheibe mit schwerer und leichter Artillerie gefeuert. Man bezeichnet die Verwendung der 30,5 cm bei Nacht als Neuerung.

Gelegentlich einer Nachtschießübung des Fort Bovisand bei Plymouth auf geschleppte Scheiben wurde ein Mann auf einem Schlepper von einem Geschoß getroffen; die Untersuchungen haben ergeben, daß wahrscheinlich versehentlich auf den Dampfer gefeuert worden ist. Bei den Vernehmungen kam Folgendes zur Sprache: Zwei Scheiben von 1,2 × 4,3 m waren hintereinander gekoppelt. Um größere Schleppgeschwindigkeiten und wechselnde Fahrt des Ziels zu erhalten, wurde die Scheibe an einer Stahltroß gefiert oder durch Winschen eingeholt. Zur Zeit des Unfalls machte der Schlepper 10 kn, die Scheibe 15 kn. Es wurden ferner Versuche mit amerikanischen »tracers« (Leuchtbodensatz an den Geschossen) gemacht, die dazu dienen sollten, Geschosse verschiedenen Kalibers und verschiedener Batterien zu bezeichnen. Während des Schießens versagten 4 oder 5 tracers.

— Torpedowesen. Der 53 cm-Torpedo wird zuerst auf „Orion" eingeführt. Folgende Angaben werden wiederholt: Kopfladung 113 kg, 31 kn, 6400 m Laufstrecke. Luftanwärmevorrichtung durch einen sich nach Verlassen des Rohres selbsttätig entzündenden Brenner.

Der Zerstörer „Lyra" ist (Jahresprogramm 1909) auf der Thornycroft-Werft vom Stapel gelaufen.

Zur Verstärkung der Nordseestreitkräfte ist die Verlegung der bisherigen Devonport-Zerstörerflottille nach Harwich für Januar nächsten Jahres angeordnet worden. Im Hafen von Harwich wird zu diesem Zweck erweiterte Festmachegelegenheit vorgesehen werden.

— Signal- und FT-Wesen. Das FT-Personal wird dem Signalpersonal einverleibt und untersteht nur in Ausbildungsangelegenheiten dem FT-Offizier. Dem Signaloffizier wird das gesamte Signalwesen unterstellt. Er wird auch in FT, soweit erforderlich, ausgebildet.

Das Unterseeboot „D 1" hat als erstes eine FT-Station erhalten; Versuche zwischen „Bonaventure" und dem Boote ergaben die Möglichkeit wechselseitigen Verkehrs. „D 1" war dabei so weit untergetaucht, daß nur die Sehrohre aus dem Wasser ragten. — Das FT-Netz ist so eingerichtet, daß es bei völligem Untertauchen des Bootes schnell eingenommen werden kann.

— Häfen und Werften. Im Firth of Forth (Queensferry) werden Festmachetonnen für 2 Scouts und 12 Zerstörer der „Tribe"-Klasse ausgelegt.

Der Clyde Navigation Trust beschloß den Bau eines großen Trockendocks (Länge 311 m, Einfahrtsweite 30,5 m, Tiefe 11 m unter Hochwasser des Flusses); Kosten 10 Millionen ℳ. Bauzeit 5 Jahre.

Das neue Selborne Dock in Simonstown bei Kapstadt wird am 3. November 1910 eröffnet werden.

— Luftschiffahrt. Der Kreuzer „Hermione" von der Portsmouth Subdivision der Heimatflotte ist zum Tender für das „Marineluftschiff Nr. 1" bestimmt worden.

Nach deutschen Zeitungsnachrichten wurde in Aldershot die Gründung eines Luftkorps für die englische Armee offiziell bekannt gegeben. Das Korps soll zwei Abteilungen, eine für Lenkballons und die andere für Aeroplane erhalten.

Digitized by Google

— Armeemanöver. In der zweiten Hälfte des September fanden in der Umgegend von Salisbury (Wiltshire) die etwa eine Woche dauernden Armee-Jahresmanöver statt. Die Oberleitung lag in den Händen des Inspektor General Sir John French. Als Manöveridee war ausgegeben: Rot hat einen wichtigen Platz — Salisbury — gegen eine blaue Invasionsarmee zu verteidigen. Im übrigen sollte es sich weniger um Lösung taktischer und strategischer Fragen, als um Aufgaben der Verwaltung, Verpflegung und Nachfuhr handeln. Die rote Armee unter General Sir H. Plumer wurde durch die 2., mobilmachungsmäßig durch Reserven aufgefüllte Aldershot-Division dargestellt, Blau von der friedensstarken 3. und 4. Division gebildet und von General Sir Ch. Douglas geführt. Das Manöver endete, scheinbar nicht ganz entsprechend den Absichten der Oberleitung, mit einem entscheidenden Siege von Blau. Die Urteile der Presse und der militärischen Berichterstatter über den ganzen Verlauf lauten teilweise nicht eben günstig. Die Leistungen der regulären Truppen werden zwar anerkennend hervorgehoben; »but the special reservists who, after all, compose 50 % of the infantry of our division, are not taking it at all well«, sagt der Berichterstatter des Daily Telegraph. Die Feldlazarette seien voll Fußkranker gewesen, in größerer Zahl seien die Truppen auf dem Marsche schlapp geworden, obwohl nur geringe Anforderungen gestellt wurden. Die achttägige Ausbildungsperiode der Reservisten, die den Manövern vorangegangen sei, habe nicht ausgereicht, um die Leute zu voll brauchbaren Feldsoldaten zu machen. Zu erwähnen ist allerdings, daß die Spezial-Reserve erst in zweiter Linie, nach der Regular Army Reserve, zum Auffüllen der Verbände im Kriegsfalle bestimmt ist, also in Wirklichkeit wohl etwas mehr Vorbereitungszeit zur Verfügung haben wird. — Die Tätigkeit der Kavallerie wurde vom Oberkommandierenden Sir J. French selbst in der Schlußkritik getadelt; keiner der Befehlshaber habe den rechten Gebrauch von dieser Waffe gemacht. — Pferdematerial und Personal des Transportwesens haben sich nach Zeitungsberichten als wenig kriegsbrauchbar erwiesen. »So far the experiment shows, that it is impossible to gather a division together with a large proportion of reservists, civilian drivers and hired transport and expect it to be immediately in any thing approaching a state of readiness for active service«. (Daily Telegraph, 20. September). Das Schlußgefecht um den Chislebury Hill hat nach Schilderung der Times zu einigem Durcheinander geführt. »It was also a misfortune, that the public congregated round Chislebury Hill in such numbers that the unfortunate Territorials were like a mobbed fox in the midst of a pack of hounds. Field-Marshals, generals, umpires, county families, and countrymen, with horses, motorcars, carriages and bicycles, covered the hill. The phases of the battle and the action of the umpires caused troops to gravitate towards this hill in large numbers from all points of the compass, and there was really much to be said for the point of view of the young lady who, surveying the confused field, innocently asked the writer, — „Are they all against all?“«

Wenn die Kritiken der Berichterstatter teilweise in etwas scharfem Ton gehalten sind, so ist dabei zu berücksichtigen, daß diesen Urteilen oft die bewußte Absicht zugrunde liegt, die Notwendigkeit der allgemeinen Wehrpflicht und die Nachteile des jetzigen Systems den Lesern vor Augen zu führen. Daß die von Mr. Haldane 1908 durchgeführte Heeresreform noch nicht allen Mängeln abgeholfen hat, scheint allerdings aus manchen Anzeichen hervorzugehen.

— Sport. Im Zusammenhange damit beschuldigt Broad Arrow (16. September) den Sport, er absorbiere das Interesse der männlichen Jugend in so hohem Maße, daß für militärische Betätigung kein Raum mehr bleibe. Dabei fördere der Sport, so wie er gehandhabt werde, gar nicht einmal die physische Durchbildung.

Digitized by Google

Die körperliche Beschaffenheit der Bevölkerung sei nicht so, wie sie sein könnte, verglichen mit Nationen des Festlandes, wo die allgemeine Wehrpflicht eingeführt sei; und schon deshalb sei die Wehrpflicht von größtem Nutzen. »Looking on at two professional football teams . . . does not conduce to either health or sport; but that is the chosen form of amusement of hundreds and thousands of our young men. They would be better employed in learning to defend their homes and country.«

Ähnliche Gedanken über die Verderblichkeit übertriebenen Sports (»a temporary disease of mind«) enthält die Augustnummer des United Service Magazine. (»The Army Council versus education«.)

⚜

Vereinigte Staaten von Amerika. Mit dem Herankommen der Kongreßtagung werden auch die Regierungsforderungen für die Ausgestaltung der Wehrmacht nach und nach bekannt. Für das Heer steht die Forderung nach einer Vermehrung des Offizierkorps obenan. Abgesehen davon, daß die Zahl der Offiziere, besonders angesichts der zahlreichen Abkommandierungen für besondere Zwecke, an sich ungenügend ist, hat sich neuerdings die Notwendigkeit der Zuteilung von aktiven Offizieren zu den Milizorganisationen herausgestellt. Hat sich schon bei den Manövern ergeben, daß die Dienstkenntnis der Milizoffiziere den gesteigerten Anforderungen des Felddienstes nicht entspricht, so berichtet neuerdings ein General, daß auch die Instandhaltung der Waffen in hohem Grade ungenügend ist. Nach seinem Berichte ist „ein hoher Prozentsatz der neuen (Springfield-) Gewehre in den Händen der organisierten Miliz infolge von Verrostung und sonstiger Vernachlässigung zur Zeit unbrauchbar". Zum Teil wird dieser Mißstand auf den Mangel an Personal und Material zur Instandhaltung der Waffen sowie von geeigneten Aufbewahrungsräumen zurückgeführt, in noch höherem Grade aber auf mangelnde Kenntnis der Waffenbehandlung auf seiten der Kompagnieoffiziere. Es wird daher die ständige Zuteilung wenigstens eines aktiven Offiziers zu jedem Milizregiment gefordert. Diese Forderung im Verein mit der jetzt schon stark umstrittenen für die Befestigung des Panamakanals, erwecken bei dem allgemeinen Streben nach Sparsamkeit und nach Einschränkung der Ausgaben keine günstigen Aussichten für den Ausbau der Flotte. Man hofft jedoch, trotz der vom Schatzamte geforderten Ermäßigung des Marineetats um 4 Millionen Dollars die Bewilligung von zwei Linienschiffen, zwei Kohlendampfern und zwei Kanonenbooten (davon ein Flußkanonenboot) außer einigen Schleppdampfern usw. erreichen zu können. Da hiernach das Marinedepartement auf den weiteren Ausbau der Torpedoflotte zunächst verzichten zu wollen scheint, so wird wahrscheinlich eine entsprechende Forderung aus dem Kongreß heraus gestellt werden. Jedenfalls bemüht sich bereits der bekannte Abgeordnete Hobson, dem schon im vorigen Kongreß die Bewilligung von Torpedobootzerstörern über die Regierungsforderung hinaus zu verdanken ist, hierfür Stimmung zu machen. Ob auch keine Vermehrung der Unterseeboote beabsichtigt ist, ist aus den vorliegenden Meldungen nicht ersichtlich.

— Flottentätigkeit. Die Schiffe der Atlantischen Flotte befanden sich im vorigen Monat zu Instandsetzungsarbeiten auf den Werften. Am 1. November sollte die Flotte ihre Reise nach englischen und französischen Häfen antreten. Die Zusammensetzung der Flotte hat sich insofern geändert, als die bisherige 3. und 4. Division ihre Nummern getauscht haben.

Über die Herbstschießübungen wird berichtet, daß sie durchweg bei rauhem Wetter abgehalten und öfter durch dieses Wetter gestört worden sind. Die Entfer-

Digitized by Google

nungen waren erheblich größer als bisher; 8000 bis 11 000 Yards gegen 6000 bis 8000 Yards im vorigen Jahre. Nach einer anderen Nachricht soll die größte Entfernung 12 500 Yards = 11 400 m, die geringste 9000 Yards = 8200 m betragen haben. (Wegen Anfangsentfernung siehe weiter unten »preliminary ranging shot«.) Das Tagschießen wurde divisionsweise abgehalten. Als Ziele dienten für jede Division 4 geschleppte Scheiben von 30,5 × 8 m Größe. Jedes Schiff feuerte demnach auf eine besondere Scheibe. Es wird besonders betont, daß der Abstand der Scheiben von einander wesentlich geringer war, als der Schiffsabstand einer anzunehmenden feindlichen Division, daß also die Zielbestimmung und die Beobachtung dadurch erschwert wurde. Der erste Anlauf war ein Passiergefecht mit konvergierenden Kursen. Abstand und Geschwindigkeit waren nur den Divisionschefs, nicht den einzelnen Schiffen bekannt. Der zweite Anlauf war ein laufendes Gefecht. Beim dritten Anlauf war auch den Divisionschefs der schießenden Division nichts über die Scheiben bekannt. Es wurden nur wirkliche Scheibentreffer gezählt. Die Linienschiffe „Kansas" und „New Hampshire" sollen mit 24 Schuß 2 Treffer erzielt haben, was auf die große Entfernung von 10 000 Yards als eine vorzügliche Leistung angesehen wird. (Es kann sich hier wohl nur um das Schießen mit 30,5 cm-Geschützen handeln.) Die Leistungen der neuen Schiffe „Delaware" und „North Dakota" werden als staunenswert bezeichnet. Sie stehen an der Spitze, obwohl die Schiffe erst drei Monate in Dienst waren und fast ausschließlich neu eingestelltes Personal an Bord hatten. Die Formation für die schießende Division wurde durch versiegelte Order, die erst unmittelbar vor dem Anlaufe geöffnet werden durfte, bestimmt. In einem Bericht über das Zerspringen eines 30,5 cm-Geschützes auf „Georgia", wird der erste Schuß dieses Schießens, bei dem der Unfall eintrat, als preliminary ranging shot bezeichnet. Die Mannschaft war zur Zeit dieses Schusses noch nicht auf den Gefechtsstationen, sondern saß noch in den Decks; zwei Mann waren gerade in der Barbierstube (in die die Splitter des zersprungenen Geschützes drangen). Es wird ausdrücklich bemerkt, daß bis zum Beginn des Schießens noch etwa 5 Minuten Zeit gewesen seien. Für das Torpedobootsabwehrschießen bei Nacht wurden zwei Gruppen von Scheiben, die Torpedoboote darstellten, in einem Abstande von 4000 Yards = 3650 m von einander verankert. Die schießenden Schiffe fuhren zwischen beiden Gruppen hindurch und feuerten gleichzeitig nach beiden Seiten. Sobald die Scheiben im Scheinwerferlichte erschienen, wurde das Feuer mit kleinen Kalibern eröffnet, in das nach einigen Schüssen (zum Einschießen) auch die 30,5 cm-Geschütze eingriffen. Auf etwa 2000 Yards = 1800 m waren die Scheiben bald zerstört. Zur Erleichterung der Beobachtung waren die Geschosse mit Leuchtsatz (tracers) versehen. In bezug auf die Leuchtkraft der Scheinwerfer soll man die Erfahrung gemacht haben, daß diese über 2000 Yards, also 1800 m, nicht genüge, um Schiffe mit Bestimmtheit zu erkennen. Man knüpft daran die Betrachtung, daß eine Flotte, die nicht genügend durch Torpedofahrzeuge gesichert sei, einem feindlichen Torpedobootsangriff rettungslos ausgeliefert sei, da der neue Torpedo eine Laufstrecke von 3600 m habe. Aus diesem Grunde müsse man für jedes Linienschiff und jeden Panzerkreuzer wenigstens 6 Zerstörer für diesen Zweck bereit haben, 5 dauernd in Dienst, 1 in Reparatur.

Das I. Geschwader der Pazifischen Flotte ist von Valparaiso nach San Francisco zurückgekehrt. Auch hier haben die (1. und 2.) Divisionen die Nummern getauscht. Das Geschwader (das zur Zeit allein die Pazifische Flotte ausmacht) besteht jetzt aus 2 Divisionen zu je 3 Panzerkreuzern.

Der Wettbewerb in den Leistungen des Maschinen- und Heizerpersonals (wohl hauptsächlich in wirtschaftlicher Hinsicht), die »Engineering Competitions«, hat folgende Ergebnisse innerhalb der ganzen Flotte gehabt: den Preis gewann das Linienschiff „Nebraska", »star-ships«, solche, die 95 Prozent der Punkte des Preisschiffes

Digitized by Google

erreichten, waren die Panzerkreuzer „Montana" und „California" sowie das Linienschiff „Mississippi" in der angegebenen Reihenfolge. Nach welchen Grundsätzen die Berechnung erfolgt, ist nicht bekannt. Wie groß aber der Unterschied in den Leistungen war, ergibt sich daraus, daß die „Nebraska" 109,4 Punkte („Montana" 109 Punkte), der Panzerkreuzer „Colorado" als letztes Schiff aber nur 52,89 Punkte erzielte. Den Preis für Torpedofahrzeuge erhielt der Zerstörer „Preble".

— Personal. In der Besetzung der höheren Kommandostellen sind folgende Veränderungen eingetreten:

Atlantische Flotte: Kontreadmiral Comly ist als Chef der bisherigen 3., jetzt 4. Division durch den Kapitän zur See Howard abgelöst worden.

Pazifische Flotte: Kontreadmiral Harber ist von der Stellung als Flottenchef und gleichzeitig als Chef des I. Geschwaders enthoben und durch den bisherigen Chef der 2. Division, Kontreadmiral Barry, ersetzt worden; an dessen Stelle wurde der Kontreadmiral Thomas zum Divisionschef ernannt.

Der bisherige Chefkonstrukteur der Marine Capps ist durch den Schiffbaudirektor Watt ersetzt worden, einen früheren Zögling der Marineakademie des Jahrgangs 1887, der nach erfolgter Sonderausbildung erst im Jahre 1893 in das Schiffbau-Ingenieurkorps der Marine eingetreten ist.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Der Bau des einen der neu bewilligten Linienschiffe und der beiden Kohlendampfer Nr. 9 und 10 ist zum 1. Dezember 1910 ausgeschrieben. Einzelheiten sind noch nicht bekannt geworden.

Der neue Turbinen-Torpedobootzerstörer „Perkins" hat als Durchschnitt von fünf Meilenfahrten eine Geschwindigkeit von 31,014 kn erreicht.

— Artillerie. Bei den Schießübungen der Linienschiffsflotte flog auf der „Georgia" das lange Feld des Backbord-vorderen 30,5 cm-Turmgeschützes ab; kein Menschenverlust und keine Verletzung. Das Geschütz ist von einem älteren Modell, bei dem die Ringlage nicht bis zur Mündung reicht, und sollte zugleich mit mehreren anderen gelegentlich der Überholungsarbeiten gegen ein neues Modell ausgewechselt werden. Der Grund des Zerspringens ist noch nicht klar gelegt. Das Pulver wird allerdings als »slightly abnormal« bezeichnet, »but was regarded as perfectly safe and thoroughly reliable«. Die Lebensdauer des Rohres wird, was Treffsicherheit anbelangt, mit 100, was Schußsicherheit anbelangt, mit 125 Schuß angegeben. Das Geschütz ist beim 94. Schuß zersprungen. Die Geschützbedienung hat das Geschütz wieder geladen, ohne zu merken, was vorgefallen war.

Auf dem Schießplatze von Indian Head flog am 24. September aus einem 30,5 cm-Geschütz infolge übermäßigen Gasdruckes der Verschluß heraus.

Bei dem Laborieren von Geschoßzündern neuer Art in der Geschützfabrik Washington am 4. Oktober ereignete sich eine Explosion, durch die zwei Artilleristen getötet wurden. Über die Ursache der Explosion ist noch nichts bekannt geworden; es soll sich um einen neuen, äußerst wirksamen aber auch sehr empfindlichen Zündsatz handeln, für dessen Bearbeitung ganz besondere Vorsichtsmaßregeln getroffen waren.

Die Lieferung der ersten 2400 Stück Panzergranaten für die neuen 35,6 cm-Geschütze ist ausgeschrieben worden. Das Mindestangebot war das der Firth Sterling Steel Comp. mit 410 Dollars für das Stück, die Midvale Steel Comp. forderte den höchsten Preis mit 518 Dollars. Dazwischen lagen die Forderungen der Crucible Steel Comp. und der Bethlehem Steel Comp. mit 500 Dollars für das Stück, die aber nur 1000 und 1500 Stück bis Oktober 1912 übernehmen wollten. Das Geschoß wiegt 635 kg und soll eine Reihe bisher unbekannter Neuerungen aufweisen.

Digitized by Google

— Unterseeboote. Von den alten Unterseebooten „Grampus" und „Pike" wurden im Hafen von San Diego Torpedoschießübungen nach Scheiben abgehalten, während welcher die Boote 6 Stunden lang untergetaucht blieben. Über die Trefferergebnisse usw. wird nichts gemeldet.

— Docks. Das Trockendock zu Norfolk, das auf 223 m verlängert werden soll, wird in 13 Monaten fertig sein, also zeitig genug, um das im Bau befindliche Linienschiff „Utah" aufnehmen zu können. Dahingegen werden die neuen Docks zu New York (183 m), Puget Sound (250 m) und Hawaii (248 m) schwerlich vor Ablauf von 2 Jahren fertig gestellt sein.

— Havarien und Unglücksfälle. Wie jetzt bekannt wird, ereignete sich auf dem Torpedebootzerstörer „Chauncey" auf der Fahrt von Tsingtau nach Nagasaki ein Kesselrohrbruch; nur durch das heldenmütige Eingreifen von drei Heizern, die in dem von Dampf erfüllten Kesselraum die Feuer löschten, wurde eine Katastrophe verhindert.

Am 1. Oktober wurde eine mit Beurlaubten stark beladene Ruderbarkasse des Linienschiffes „New Hampshire" auf der Reede von New York bei starkem Seegange von einem Dampfbeiboot untergetaut; soweit nach den letzten Nachrichten ermittelt, sind dabei 24 Unteroffiziere und Mannschaften ertrunken.

— Verschiedenes. Die neuen Linienschiffe sollen Kreiselkompasse erhalten.

Neuerdings werden an Stelle von Japanern und Negern Eingeborene der Philippinen als Messeaufwärter verwendet.

Der kleine Kreuzer „Bennington", der vor einigen Jahren durch eine Kesselexplosion schwer beschädigt wurde, ist aus der Flottenliste gestrichen worden.

Als Kuriosum wird berichtet, daß auf der Flugwoche zu Boston der Flieger Graham White den Versuch gemacht habe, von seinem Flugapparat aus 1800 Fuß (550 m) Höhe eine Horizontalscheibe von 200 Quadratfuß zu treffen; er nahm hierzu ein halbes Dutzend Eier mit. Das Ergebnis war, daß er nicht nur die Scheibe fehlte, sondern daß man auch keine Spur von den Eiern auffinden konnte. Das Army and Navy Journal sagt dazu, das Treffen aus einer dem Feuerbereiche entrückten Höhe sei ebenso wahrscheinlich wie das Treffen eines 10 Centstückes von dem Gipfel des Washington-Denkmals aus.

⚜

Frankreich. Flottentätigkeit. I. Geschwader. Die 1. Division traf am 7. Oktober mit „Ernest Renan" zur Reparatur in Biserta ein, während die 2. Division mit den übrigen Panzerkreuzern in Toulon überholt wird. Die Untätigkeit des I. Geschwaders seit dem Ende der Sommermanöver erklärt sich durch den während der Manöver erfolgten fast völligen Aufbrauch des Jahresquantums an Kohlen, das erheblich gekürzt worden ist, dem aber neuerdings 2500 Tonnen zur Erledigung der Übungen des ersten Quartals im neuen Übungsjahr wieder hinzugefügt sind.

II. Geschwader. Bei der Überfahrt von St. Nazaire nach Le Verdon am 17. September führten die 1. Division und die Panzerkreuzer dem Präsidenten Fallières Evolutionen vor; die Weiterfahrt von Le Verdon nach Bordeaux erfolgte auf „Dunois" unter Begleitung von 6 Torpedojägern. Die 1. Division und die Panzerkreuzer kehrten dann über Royan und Sables d'Olonne nach Porthaliguen zurück, wo sie sich am 22. mit der 2. Division zur Besichtigung durch den Ministerpräsidenten M. Briand und den Marineminister vereinigten. Es wurde vorgeführt: Evolutionieren, ein Gefechtsbild; Torpedobootsnachtangriff zu Anker; Treffenschießen

Digitized by Google

mit Abkomm-Munition von „St. Louis" und „Gaulois" (Feuervereinigung auf ein Ziel); Exerzieren der Torpedojäger und Flottille von Lorient; Manöverkopfschießen der Boote gegen „Jauréguiberry"; Minenwerfen des Torpedojägers „Baliste".

Beim Gefechtsbild stellten 3 Panzerkreuzer und 3 Torpedojäger das feindliche Geschwader mit 15 kn Geschwindigkeit dar, während das II. Geschwader 12 kn laufen durfte. Bei dem zuerst entstehenden laufenden Gefecht versuchte das schnelle Geschwader sich vorzuziehen, um das langsamere zu überflügeln; dieses schwenkte auf die Queue des Gegners zu, der nun zum Kreisgefecht herandrehte.

Die 1. Division traf am 24. September in Brest, die 2. am 25. in Cherbourg zur Instandsetzung ein. — Panzerkreuzer „Amiral Aube" wurde am 7. Oktober nach Lissabon entsandt.

Panzerkreuzer „Montcalm" lief bei seiner Rundfahrt im Pazifik im Oktober Valparaiso und Callao an.

— Flottillen. 1. Allgemeines. Vom 1. Januar 1911 ab werden in Ajaccio nur 2 Gruppen von Torpedobooten zu je drei Einheiten stationiert sein.

In Zukunft tragen die Torpedoboote am Bug nicht mehr die Nummer, die sie innerhalb der Division einnehmen, sondern nur die zur Bezeichnung des Bootes dienende Nummer.

Die Boote der Flottillen dürfen ohne Erlaubnis des Ministers bei den Fahrten das Gebiet des Arrondissements ihrer Zentralstation nicht verlassen, ausgenommen bei den vierteljährlichen Fahrten für Küstenkunde und bei den Fahrten zu den vierteljährlichen Manöverkopfschießübungen.

Um einen möglichst großen Teil der Boote in den einzelnen Häfen stets gefechtsbereit zu haben, sollen in der Regel nur die Boote erster Linie auf den Werften instandgesetzt werden; die der zweiten Linie sollen — außer in Ausnahmefällen — von dem militärischen Handwerkerpersonal der Flottillen repariert werden, von den Werften nur bei größeren Reparaturen. Die Marinepräfekten können in Zukunft die Auswechslung von Booten in den Divisionen zweiter Linie selbst anordnen; zeitweise dürfen auch Boote erster Linie als Übungsboote verwendet werden.

2. Übungen. Beim Preisschießen der auf Sektoren verteilten Unterseeboote von Toulon gegen „Amiral Tréhouart" Mitte September trafen von 10 Schuß acht (80 Prozent Treffer); bei einer weiteren Übung wurden 90 Prozent Treffer erzielt.

Bei den Schießübungen der Unterseeboote von Toulon, die dem Preisschießen vorhergingen, wurden in folgender Weise die Anforderungen gesteigert: 1. Zielschiff: sans rideau, lancements simulés; 2. Zielschiff: avec rideau fixe, lancements simulés; 3. Zielschiff: avec rideau décrivant des S (rideau mobile), lancements à cône de choc.

— Artillerie. 1. Nach einer Mitteilung des »Journal« soll ein Photograph Guichard ein neues rauchschwaches Pulver erfunden haben, das stärker ist als das bisher verwendete und auch beständig sein soll.

2. In Ruelle zersprang beim Anschießen ein neues 24 cm-Geschütz mit Schraubenverschluß mit abgestuften Gängen. Rohrlänge 12 m, Gewicht 30 t, Geschoßgewicht 330 kg, Ladungsgewicht 66 kg, Rohrdruck 2500 kg; vorher war nichts Abnormes beobachtet, das Schießen war fast beendet. Das Verschlußstück flog ab; Menschen wurden nicht verletzt.

3. Als Grund für die Unmöglichkeit, die Geschosse in die 19,4 cm-SK des „Edgar Quinet" einzuführen (vgl. Oktoberheft, S. 1296), wird in »Vie maritime« (25. September) die Tatsache angegeben, daß bei den neuen Geschützen der Übergangskonus, an dem der Geschoßführungsring anliegt, eine stärkere Neigung erhalten hat (10 Prozent statt 5 Prozent) als bei älteren Geschützrohren; dadurch schnellt das

Digitized by Google

angesetzte Geschoß zurück. Anfänglich schob man die Störung auf eine Einrichtung, die das Laden der Geschütze bei jeder Höhenlage — auch in der für große Entfernungen — ermöglichen soll, während früher dem Rohr dazu eine Senkung von 5° gegeben werden mußte. Eine solche Einrichtung ist von der Fabrik St. Chamond erfunden, der die Lieferung der 19,4 cm-Türme des „Edgar Quinet" übertragen ist, während die Staatsfabrik zu Ruelle die vier Kasemattgeschütze gebaut und für diese die Ladevorrichtung nach dem provisorischen Entwurf der Privatfirma ohne vorherige Prüfung angenommen hat. Es stellte sich dabei heraus, daß die — inzwischen verbesserten — Apparate der Privatfirma an den Turmgeschützen gut arbeiteten, während die von der Staatsfabrik nach dem ursprünglichen Entwurf gefertigten versagten. Die Abnahmekommission schreibt trotzdem der Firma St. Chamond die Schuld an dem Ladeversager zu, während diese die Konstruktion der Geschützrohre als die Ursache hinstellt. — Die Entscheidung der Frage ist deshalb von besonderer Wichtigkeit, weil auch die Turmgeschütze des „Waldeck-Rousseau" und der sechs Schiffe der „Danton"-Klasse dieselbe Ladeeinrichtung erhalten sollen.

4. Die Budgetkommission hat die im Etat 1911 geforderte erste Rate für die Vergrößerung der Panzerplattenfabrik in Guérigny von 0,4 auf 1 Million Francs erhöht; ein Artikel in »Le Temps« nimmt gegen diese Bewilligung, die eine Gesamtausgabe von 16 Millionen ℳ bedinge, Stellung, da eine solche Anlage sich nicht rentieren könne, selbst wenn die bisher gezahlten Preise für Panzermaterial (2000 ℳ pro Tonne) dadurch um 10 Prozent ermäßigt würden.

— Schiffbau, Probefahrten. Nach »Vie maritime« sind die Ergebnisse der Probefahrten (vgl. auch Oktoberheft, S. 1296) des „Edgar Quinet" folgende (Kontrakt: 36 000 PS, 23 kn, 136 Umdrehungen):

	Kesselzahl	PS	nach Kontrakt	Geschwindigkeit kn	Kohlenverbrauch pro PS u. Stde. gr	Kohlenverbrauch nach Kontrakt	Kohlenverbrauch pro qm Rostfläche kg
10 stündige forcierte Fahrt	40	36 823	36 000	23,8 b. 137 Umdr.	760	825	124
3 stündige forcierte Fahrt	30	39 893	36 000	23,92	876	—	192
24 stündige Volldampffahrt ohne Forcierung	40	23 436	24 000	21,93	610	750	69
6 stündige Kohlenmeßfahrt	20	16 705	—	15,55	587	700	83

Bei der Erprobung der Turbinenanlage des „Voltaire" auf der Stelle wurde eine Rückwärtsturbine havariert; 13 000 Schaufeln wurden unbrauchbar. — Am 19. Oktober begannen die Erprobungen in Fahrt.

— Ausrangierung. Am 24. September ist die Streichung der Kreuzer „Galilée" (96) und „Catinat" (96) sowie der Küstenpanzer „Jemmapes" (92) und „Indomptable" (83) verfügt.

— Torpedofahrzeuge. Die im 4. Vierteljahr 1910 auf Stapel zu legenden Torpedojäger werden wie folgt benannt: In Toulon: „Bisson" (nach einem früheren Fahrzeug), „Renaudin" (nach dem Kommandanten des in der Schlacht am 13. Prairial gesunkenen „Vengeur"); in Rochefort: „Protet" (nach einem früheren Fahrzeug); auf Privatwerften: „Magon", „Mangini" (nach früheren Fahrzeugen) und „Commandant Lucas" (nach dem Kommandanten des „Redoutable", von dem aus bei Trafalgar das Nelson tötende Geschoß gefeuert wurde).

Die Zuteilung der mit reiner Ölheizung versehenen Torpedojäger zur Flottille des I. Geschwaders, deren erster („Fantassin") kürzlich in Toulon eintraf,

Digitized by Google

hat die Frage der Heizölergänzung in Toulon in den Vordergrund gerückt. Bei Ankunft des „Fantassin" war nicht genügend Heizöl für ihn auf der Werft vorhanden. Für geeignete Übernahmevorrichtungen usw. existiert bisher nur ein vorläufiger Entwurf.

— Unterseeboote. Ein vom Ingenieur Radiguer (Konstrukteur des Hochseeversuchsbootes „Mariotte") erfundener Lotapparat für Unterseeboote ist in Cherbourg erprobt worden; es werden noch Verbesserungen anzubringen sein, bevor er frontreif ist.

Die im 4. Vierteljahr 1910 auf Stapel zu legenden Unterseeboote werden, wie folgt, benannt: In Rochefort: „Clorinde" (Q 90) und „Cornélie" (Q 91) (nach früheren Fregatten); in Cherbourg: „Gustave-Zédé" (nach dem früheren Unterseeboot gleichen Namens). „Oméga" ist in „Argonaute" umgetauft.

Unterseeboot „Charles Brun" erprobt zur Zeit seine Kessel, System Maurice, in deren Umhüllung während der Überwasserfahrt eine große Wärmemenge aufgespeichert wird, die bei einer folgenden Unterwasserfahrt dazu genügen soll, den Kessel weiter zu heizen, so daß die Akkumulatoren bis auf eine geringe Zahl für Beleuchtung usw. fortfallen könnten.

Die im Septemberheft (S. 1171) erwähnte Flagge 1, die als Kennzeichen für übende Unterseeboote dient, ist gelb und rot gestreift.

Tauchboot „Archimède" hat in den Tagen vom 24. bis 29. September seine Dauerfahrt von Cherbourg nach der Gironde-Mündung, dann nach dem Feuerschiff Rustingen bei Gravelines und von dort zurück nach Cherbourg (etwa 1056 sm) ohne Störung zurückgelegt; 3 Tage lang wurde mit 10 kn, am vierten mit 14 kn gefahren. Auf dem Rückwege wurde 6 Stunden lang getaucht gefahren, darauf fand das Wiederladen der Akkumulatoren statt.

Im Anschluß an die Besprechung der Dauerfahrt des „Archimède" bezeichnet Pierreval im »Moniteur de la Flotte« (1. Oktober) die Teilnahme der Unterseeboote an der Hochseeschlacht als deren Hauptaufgabe; dazu sei in erster Linie Seetüchtigkeit bei jedem Wetter, großer Aktionsradius und in zweiter Linie hohe Geschwindigkeit für das taktische Manövrieren erforderlich. Für die taktische Verwendung existiere bisher das Verfahren der Verteilung auf Sektoren und ein zweites, das indessen zur Voraussetzung habe, daß der Flottenführer sein Manöver mit Rücksicht auf die Unterseeboote einrichte. Diese Vorbedingung sei unerfüllbar, da die Erringung der artilleristischen Feuerüberlegenheit nach wie vor das Haupterfordernis bleibe. Taktische Übungen in großem Maßstabe mit den Unterseebooten seien notwendig. — In einem weiteren Artikel vom 15. Oktober bezeichnet *** die Erprobung des „Archimède", dessen Aktionsradius bei 10 kn Fahrt 2500 sm beträgt, als nicht ausreichend; kleinere Boote hätten schon ernstere Proben bestanden. „Archimède" müßte für einige Monate einem Geschwader zugeteilt werden, an dessen Übungen er teilzunehmen hätte; bezüglich der Lebensmittel- und Heizölergänzung usw. müßte er während dieser Zeit ganz auf eins der Linienschiffe angewiesen sein.

— Personal. Beim Stellenwechsel fehlten 40 lieutenants de vaisseau und 50 enseignes für die Besetzung der Schiffe. Die Artillerie- und Torpedoschulkurse konnten daher nicht voll beschickt werden.

Der Besatzungsetat der „Danton"-Klasse ist vorläufig auf 41 Offiziere, 824 Mann festgesetzt.

— Kriegsvorräte. Für die Schiffe der 1. Kampflinie werden Kriegsvorräte an Inventar und Material geschaffen, und zwar in 2 Sektionen: in Sektion 1 für die Linienschiffe, Panzerkreuzer sowie Kreuzer 1. Klasse; in Sektion 2 für Torpedo- und Unterseeboote. Jede Sektion umfaßt 3 Abteilungen: 1. Material, an dem im Kriege

Digitized by Google

infolge häufigen Fahrens der Schiffe besonders großer Verbrauch ist; 2. Reserveteile für Apparate usw., die sowohl im Kriege wie im Frieden beansprucht werden; 3. Inventarien, die für das Gefecht und die Fahrbereitschaft von Wichtigkeit sind und sich außerhalb des Panzerschutzes befinden, daher der Zerstörung im Gefecht besonders ausgesetzt sind. Abteilung 1. und 3. dürfen im Frieden nicht in Anspruch genommen werden.

— Luftschiffahrt in der Marine. Der Marineminister beabsichtigt den Umbau des Torpedotransportschiffes „Foudre" als Stützpunkt für Flieger; das Schiff war erst vor kurzem zum Minenleger umgestaltet und trat als solcher während der Manöver im Sommer 1910 in Tätigkeit.

Als erster Flugapparat wurde von der Marine ein Farman-Zweidecker angekauft. — »Vie maritime« wendet sich energisch gegen die von ihr als übereilt bezeichnete Einführung von Aeroplanen in die Marine. Die Kosten der Einrichtung des „Foudre" würden besser zur Beschaffung von Kohlen für die Schiffe verwendet werden.

— Sport. Im letzten Jahre ist die Ausübung des Sports im I. Geschwader erheblich gefördert. Es ist eine Sportkommission unter Vorsitz des Chefs des Stabes gebildet; in Toulon ist ein Sportplatz bei Tamaris erworben. Jedes Schiff hat eine Fußballmannschaft, deren Führer jeden Sonnabend auf dem Flaggschiff versammelt werden, um das Sonntagsprogramm zu besprechen. Es werden an sonstigen Sportzweigen geübt: Wasserpolo, Schießsport (mit Revolver M/92 und Gewehren), Segelsport (für Regatten hatten das Geschwader und der Yachtklub de France je einen Preis gestiftet); weniger beliebt sind Märsche.

— Fachliteratur. Im »Moniteur de la Flotte« weist A. Rousseau in einem Aufsatz l'Evolution Navale auf die infolge Einführung eines stärkeren Artilleriekalibers (engl. Panzerkreuzer „Lion"), eines um 30 Prozent widerstandsfähigeren Panzers (England angeblich ebenfalls auf „Lion" — acier Simpson —), eines leichteren Schiffbaustahls und des Ölmotors möglicherweise bevorstehenden Änderungen der Kriegsschiffstypen hin.

In der Polemik über die Dislokation der französischen Seestreitkräfte (vgl. Oktoberheft, S. 1298) tritt Ch. Bos in der »Vie maritime« (25. September) für die Konzentration im Mittelmeer ein, da andernfalls die Überführung der Truppen aus Nordafrika nach Frankreich sowie der Schutz der Handelsstraßen im Mittelmeer und der nordafrikanischen Kolonien nicht durchführbar sei. Den vereinigten französischen Geschwadern würde es anderseits nicht schwer fallen, zuerst die italienische, sodann die österreichische Flotte zu schlagen. Damit wäre die Verbindung mit den Kolonien und der Handelsverkehr im Mittelmeer gesichert wie in Friedenszeiten. — Als der jetzige Marineminister ein Geschwader nach Brest verlegte, habe er sich bald gezwungen gesehen, im Senat zu erklären, daß diese Verlegung nur vorübergehend sei. M. Bos fährt dann wörtlich fort: »Dans l'intervalle, l'Ambassadeur d'Angleterre avait exprimé la surprise de son Gouvernement, de voir toucher à un état de choses créé d'accord entre la France et la Grande Bretagne«.

Auf den »Temps«-Artikel (Oktoberheft, S. 1298) erwidert M. Lanessan in der »Dépêche de Brest«, es sei nicht angängig, die Verteidigung der atlantischen Interessen England zu überlassen und dafür die Verteidigung des Mittelmeers mit der französischen Flotte zu übernehmen. Wenn ein Übereinkommen in dieser Richtung getroffen würde, so könne es nur die Stärke der Streitkräfte betreffen, die jede der beiden Mächte einerseits im Mittelmeer und anderseits im Kanal und Atlantik zu unterhalten sich verpflichte. — Demgegenüber erklärt wiederum »Le Temps« (29. September), es handle sich bei der ganzen Frage keineswegs um die Verteidigung lokaler Interessen im Mittelmeer oder im Atlantik; die Aufgabe der Hochsee-

Digitized by Google

streitkräfte sei die Vernichtung des Gegners in der Entscheidungsschlacht, und diese übe ihren Einfluß auf den Ausgang des Krieges aus, gleichviel, wo sie gefochten werde. Zur Bestätigung dieser Wahrheit wird das Memorandum der englischen Admiralität vom Jahre 1902 angeführt. In einem Kriege gegen Deutschland und seine Verbündeten sei das Mittelmeer der gegebene Konzentrationsort für die französischen Streitkräfte, da für einen solchen Fall England seine Flotte im Norden gegenüber dem stärkeren Gegner vereinigt habe unter Entblößung des Mittelmeers, dessen Kontrolle somit der französischen Flotte zufalle. Ganz falsch würde es sein, im Norden und im Süden zum Teil französische, zum Teil englische Streitkräfte zu unterhalten, wie Lanessan es verlange, da man hierdurch dem Gegner Vorteile einräume und sich selbst schwäche. — Schließlich wird als Beweis für die Notwendigkeit, die französische Flotte allgemein zu verstärken, die kürzliche Äußerung des Admiral Beresford angeführt, der den Schutz der englischen Interessen im Mittelmeer durch die französische Flotte als nicht hinreichend ansieht und eine Verstärkung der englischen Mittelmeerstreitkräfte durch beschleunigte Vermehrung der „Dreadnoughts" für notwendig hält.

In einem Aufsatz »La chauffe au mazout« (»Moniteur de la Flotte« vom 8. Oktober) erörtert *** die Vor- und Nachteile der Ölheizung für die französische Marine. Vorteile: schnelle Erzielung und leichtes Halten hohen Drucks, hohe Dauerleistung bei hoher Geschwindigkeit, Personalersparnis. Nachteile: Frankreich produziert kein Heizöl; daher ist die Heizölergänzung für die Schiffe schwierig; hohe Kosten. Im Kriege ist Frankreich von den Produktionsländern (Rußland, Rumänien, Vereinigte Staaten) abgeschnitten; damit wären die neuen Torpedoboote und Unterseeboote bewegungslos, zumal da auch die Handelsmarine wegen der hohen Kosten nur wenig Heizöl verwendet und daher keine großen Lager hat. Der Preis des Petrols für die Marine beziffert sich auf 140 bis 150 Francs für die Tonne; der Preis des von Dampfern importierten Petrols beträgt bei Ankunft im Einfuhrhafen nur 55 bis 60 Francs. Die Mehrkosten werden dadurch verursacht, daß infolge Fehlens großer Tanks in den Kriegshäfen das Petroleum im Einfuhrhafen aus dem Dampfer gelöscht, in Fässer gefüllt und in diesen in die Kriegshäfen transportiert werden muß. Die Aufstellung von großen Tanks in den Staatswerften, wie sie in der deutschen Marine erfolgt ist, würde sich daher wohl lohnen, da die Dampfer ihre Ladung direkt in diese entleeren könnten. (Vgl. auch unter „Torpedofahrzeuge").

Mit Rücksicht auf die hohe Bedeutung der Straße von Dover für die Seeherrschaft im Kanal regt M. Ernest Judet unter Bezugnahme auf die Erklärung Lord Charles Beresfords, daß jeder Staat am besten für seine eigenen Interessen sorge, die Ausgestaltung von Dunkerque zu einem erstklassigen Flottenstützpunkt an.

Japan. Allgemeine Lage. In den Sommermonaten haben sich einige der politischen Möglichkeiten, auf die in früheren Übersichten hingewiesen wurde, zu bedeutsamen Tatsachen entwickelt. Zunächst verbanden sich Japan und Rußland in einer Konvention zu gemeinsamem Schutz ihrer Ansprüche auf die Mandschurei. Nachdem Japan sich auf diese Weise seines alten Gegners versichert hatte, vollzog es die Annektion von Korea. Ein neuer Abschnitt in der Entwicklung der ostasiatischen Machtverhältnisse ist erreicht — jedoch nur ein Abschnitt. Die engverflochtenen Verhältnisse der Weltwirtschaft lassen derartigen Gewinn des einen nicht mehr zu ohne entsprechenden Verlust für andere. Man darf annehmen, daß die Vereinigten Staaten von den jüngsten Vorgängen nur unter Vorbehalt Kenntnis genommen und

Digitized by Google

die endgültige Stellungnahme bis spätestens zur Fertigstellung des Panamakanals verschoben haben, während die Beziehungen zwischen ihnen und China, dem direkt betroffenen Lande, sich rasch weiter zu festigen scheinen. Aber auch in England, das in indirekter Bekämpfung des amerikanischen wirtschaftlichen Vordringens noch gelegentlich des Neutralisierungsvorschlages für die mandschurischen Bahnen den japanisch-russischen Standpunkt scheinbar gestützt hat, mehren sich einflußreiche Stimmen, die die Erneuerung des Bündnisses mit einem so rücksichtslos seine Sonderinteressen verfolgenden Japan verwerfen.

Die gewaltigen kolonialen Aufgaben, die Japan durch den Land- und Menschenzuwachs seiner in Krieg und Frieden im letzten Jahrzehnt bewirkten Eroberungen übernommen hat und die unlängst in der Schaffung eines besonderen Kolonialamtes ihren Ausdruck fanden, stellen natürlich auch außerordentliche Anforderungen an die geistigen und materiellen Kräfte des Volkes, umsomehr, als die militärischen Machtmittel auf einer Höhe gehalten werden sollen, die nicht nur den neuen Besitz gewährleistet, sondern auch den Zukunftsträumen von der Vorherrschaft im ganzen Pazifik gerecht werden kann. Man möchte glauben, daß diese Überspannung des »drain on national resources« in den nächsten Jahren in scharfen wirtschaftlichen und innerpolitischen Krisen hervortreten wird. Ein Vorspiel zu ihnen bot schon in diesem Sommer der stille Kampf, der zwischen den Vertretern der militärischen Ressorts und dem Finanzminister um den Umfang der Rüstungssteigerung und dann weiter zwischen Kriegs- und Marineminister über den Grad der Berücksichtigung ihrer beiden Ressorts geführt wurde. In welchem Sinne diese Fragen prinzipiell entschieden wurden, beleuchtete treffend der Direktor der Bank von Japan, Baron Shikusawa, als er in einer Jahresversammlung der Bankwelt erklärte: „Die Aufrechterhaltung einer starken Flotte sei für Japan keine Finanzfrage, sondern eine Frage der nationalen Sicherheit."

Der Umfang der bevorstehenden Marineforderungen wird voraussichtlich in den nächsten Wochen bekannt werden. Sie dürften keine großen Überraschungen bringen. Durch unvorhergesehene erhebliche Staatsausgaben in Verbindung mit den erwähnten großen politischen Ereignissen, wie infolge der verheerenden Überschwemmungen, die Japan im August und September heimgesucht haben, sind sie mehrfachen Änderungen unterworfen worden, über die augenblicklich noch Konferenzen stattfinden. Fest steht indessen wohl, daß keine Schiffe im Auslande gebaut werden sollen, eine Konzession des Marineministers an die öffentliche Meinung, die jede schnelle Verstärkung der japanischen Flotte ausschließt und darum von weitreichender Bedeutung ist.

— Flottenpolitik. Während die Volksstimmung allgemein eine Vergrößerung der Flotte als notwendig anerkennt, haben die leitenden Kreise bisher keine Möglichkeit gefunden, die Kosten für ein erhebliches Neubauprogramm aufzubringen. Die Stellungnahme der einzelnen Parteien des Reichstages ist für die Endentwicklung ziemlich gleichgültig, da sie sämtlich keinen entscheidenden Einfluß besitzen, die Regierung sich zudem auf die Mehrheit stützt und die Parteiführer keine andere Mission besitzen als die, die Regierungswünsche im Volke zu verbreiten und zu fördern. So fällt die Entscheidung über die Flottenpläne auch lediglich im Schoße des Ministeriums. Dieses sieht sich neben dem Bedürfnis für vermehrte Schiffsbauten der Notwendigkeit großer Aufwendungen für den Ausbau des Bahnnetzes im Innenlande wie in Korea und der Südmandschurei, für Hafenbauten und Flußregulierungen gegenüber. Gerade letztere sind, wie die außergewöhnlichen Überschwemmungen der letzten Monate zeigen, eine unabweisbare Forderung. Die proklamierte Finanzpolitik, „rasche Abzahlung der Staatsschulden, Konvertierung der bestehenden Anleihen, keine neuen

Digitized by Google

Anleihen, keine neuen Steuern," verschließt nun alle für die Erfüllung dieser Aufgaben in Frage kommenden bequemen Geldquellen, so daß von einem neuen Flottenausbaugesetz, das der Idealforderung, nämlich einer der Vereinigte Staaten-Flotte gewachsenen Seemacht, gerecht geworden wäre, schließlich abgesehen werden mußte. Als Einnahmen, die noch der Flotte überwiesen werden können, bleiben nur die etwa 20 Millionen Yen, die man als Mehreinnahme gegen den Voranschlag aus den diesjährigen Staatseinnahmen erwartet. Um diese Summe allerdings wird voraussichtlich der Marineetat gesteigert werden. Vom Jahre 1912 ab hofft man dann auf eine weitere Einnahmesteigerung aus den Zollergebnissen nach dem neuen Zolltarif, die dann gleichfalls möglichst für Marinezwecke verfügbar gemacht werden sollen, so daß für 8 bis 10 Jahre jährlich zwei große Schiffe neben den kleineren Fahrzeugen neu in Bau gegeben werden können. Anderseits sollen innerhalb der Marine Ersparnisse erzielt werden durch Ausrangierung der zahlreichen noch in Dienst gehaltenen veralteten Schiffe, wobei „Izumi", „Hiyei", „Takao", „Yachama" den Anfang machen werden. Im wesentlichen wird es sich also bei den Flottenplänen der nächsten Jahre um Ersatz der veraltenden gefechtsstarken Schiffe und um eine Vermehrung um etwa vier bis sechs große Schiffe handeln, was eine Etatssteigerung von 70 auf etwa 100 Millionen Yen erfordern wird.

— Personal. Am 27. Mai wurde der Erinnerungstag an die Schlacht bei Tsushima in allen Kriegshäfen festlich begangen. Zahlreiche Seeoffiziere hielten auf Befehl des Marineministeriums in den Schulen der größeren Städte Vorträge über die Bedeutung des Tages.

Das Personal des Unterseebootes „Nr. 6" ist durch A. K. O. nachträglich im Range erhöht worden, den Familien sind Geldspenden im Betrage zwischen 1300 und 400 Yen zugewiesen worden. Aus freiwilligen Beiträgen sind außerdem 56 000 Yen gesammelt worden, von denen 35 000 Yen zur Verteilung gelangten, 21 000 Yen für ein in Kure errichtetes Denkmal verwendet wurden.

Stellenwechsel. Kontreadmiral Yashiro zum Chef des Schulgeschwaders ernannt, Kontreadmiral Jjichi zum Mitglied des Admiralsrates, Kontreadmiral Nomoto zum 2. Admiral im I. Geschwader.

Admiral Graf Togo nahm während des Juni eine teilweise Besichtigung der Schiffsverbände und Kriegshäfen vor. Nach der Rückkehr fand Mitte Juli in Tokio eine Sitzung des Rates für militärische Angelegenheiten statt, in dem die Operationspläne, Beförderungen sowie der neue Marineetat besprochen wurden. — Gleichzeitig fanden in Tokio gemeinschaftliche Sitzungen der Leiter der einzelnen Bildungsanstalten und Schulen unter Vorsitz des Chefs des Ausbildungswesens sowie sämtlicher Verbands- und Stationsingenieure statt.

Die zu Leutnants beförderten 149 Fähnriche des Schulgeschwaders wurden von „Soya" und „Aso" Ende Juli an die Schiffe des I. und II. Geschwaders und die Reservegeschwader abgegeben. Das I. Geschwader erhielt davon 74. Der auf „Satsuma" kommandierte Prinz Kitashirakawa erhielt gleichzeitig auf sein Gesuch durch A. K. O. die Erlaubnis, aus dem Verbande des Kaiserlichen Hauses auszutreten, um als Adoptiverbe des Fürsten Komatsu dessen Namen mit dem Titel „Marquis" anzunehmen.

Zum Neueintritt in die Marine als Seekadetten hatten sich 2558 Bewerber gemeldet, von denen 1388 die ärztliche Untersuchung, 494 das Eintrittsexamen bestanden und 120 schließlich angenommen wurden.

Der Schiffszahlmeister der „Sagami" und ein Zahlmeister der Station Yokosuka sind wegen Unterschlagungen verhaftet worden.

Die Zahl der Marineärzte soll vermehrt werden.

Digitized by Google

Am 1. Juli wurden in Yokosuka 1036 Freiwillige in die Matrosendivision eingestellt.

Die Besatzung des Zerstörers „Akebono" wurde durch Kaiserliche Geldgeschenke ausgezeichnet für ihre Tätigkeit gelegentlich eines großen Brandes in Aomori.

— Schwimmende Streitkräfte. Während der Sommermonate haben die einzelnen Schiffsverbände ihrer Ausbildungstätigkeit fast genau in der Weise obgelegen, wie sie in dem seinerzeit hier niedergelegten Jahresausbildungsplan für die japanische Flotte angegeben worden ist. Daneben haben einzelne Schiffe Gelegenheit gehabt, besondere Aufgaben politischer und militärischer Natur zu erledigen.

An Stelle größerer Manöver, die ja in Japan nur alle 2 oder 3 Jahre stattfinden, trat die teilweise Besichtigung der Verbände und Kriegshäfen, die diesmal von Mitte Juni ab durch den Admiral Graf Togo vorgenommen wurde.

Im einzelnen sind folgende Angaben zu machen:

I. Geschwader. Im Mai in den Stationshäfen, Personalwechsel. „Satsuma" führte noch verschiedene Kohlenverbrauchsfahrten usw. aus; auch „Hizen" machte nach kleineren Reparaturen Probefahrten. — Anfang Juni sammelte das Geschwader in der Aomori-Bucht, besuchte einzelne Hafenplätze von Hokkaido, erledigte Landschießübungen und Prüfungsschießen sowie das Torpedoschießen. Auf „Suwo" und „Iwami" brach eine Typhusepidemie aus, die Schiffe hatten je 80 bis 100 Kranke; beide Schiffe mußten in den Stationshäfen desinfiziert werden und Besatzungen neu auffüllen. — Anfang Juli bis Ende August wurden die Kaliberschießübungen abgehalten; am gefechtsmäßigen Schießen, das anscheinend gegen schiffsartig hergerichtete geschleppte Ziele einzeln und im Verbande stattgefunden hat, sowie an anschließenden besonderen Schießversuchen nahmen ein Flügeladjutant des Kaisers, Prinz Fushimi, und Vertreter aller Zentralbehörden teil. — Mitte Juli wurden vom Schulgeschwader die bisherigen Fähnriche an den Verband abgegeben. Ende Juli traten die 1., 7., 9., 13. Zerstörerdivision, von „Tone" (Kontreadmiral Nomoto) geführt, zum Geschwader. — Anfang September kehrte das Geschwader durch die japanische See nach Yokosuka zurück.

II. Geschwader. Im Mai, bis auf „Okinoshima", die in Jinsen als Wachtschiff lag, in den Stationshäfen. — Anfang Juni in Chinkaiwan gesammelt zu Schießübungen und Kreuzfahrt an der koreanischen Küste; Geschwaderchef zur Audienz beim Kaiser von China in Peking. — Torpedoschießübungen in der Hiroshima-Bucht. Ende des Monats brachten „Yakumo" und „Yodo" den neuen Generalgouverneur, Kriegsminister General Terauchi, nach Jinsen; sämtliche Schiffe ergänzten dann Vorräte in Sasebo; „Yodo" suchte vorübergehend nach verschollenen Dampfern. — Anfang August in Chinkaiwan gesammelt; Kreuzfahrt in den nordkoreanischen Gewässern, da Unruhen der Koreaner befürchtet wurden. — Dann Anfang September in der Hiroshima-Bucht gesammelt, bis auf „Yodo", die sich zur Hilfeleistung beim gestrandeten Kreuzer „Bedford" aufhielt. In der Hiroshima-Bucht gefechtsmäßiges Preisschießen durchgeführt, an dem der Flügeladjutant des Kaisers teilnahm.

III. Geschwader. Im Mai in den süd- und nordchinesischen Häfen verteilt; „Suma" zu Reparaturen in Sasebo. — „Suma" Anfang Juni zum Verbande zurückgekehrt, wurde an Stelle von „Akashi" Flaggschiff. Geschwaderchef auf „Suma" vertrat japanische Flotte in Formosa bei Errichtung eines Grabdenkmals für den 1883 in Kelung verstorbenen Admiral Courbet, zu der das französische Flaggschiff „Montcalm" dort eingetroffen war. Ende des Monats wurden „Akashi" und „Suma" in Bako durch den Admiral Graf Togo besichtigt. — Aufenthalt dieser beiden Schiffe auf den Pescadores zu Schießübungen bis Mitte Juli. Dann bis Anfang September an der chinesischen Küste verteilt. Die übrigen Schiffe blieben dauernd im Stationsgebiet.

Digitized by Google

Schulgeschwader. Das aus „Soya“ und „Aso“ gebildete Schulgeschwader besuchte im Mai programmäßig die australischen und niederländischen Häfen und trat am 1. Juni von Singapore aus über chinesische Häfen und Formosa die Heimreise an; traf Anfang Juli nach 18 500 sm weiter Fahrt wieder in Kure ein und gab Ende des Monats die zum Offizier beförderten Fähnriche an die aktiven Heimatsverbände ab. Das Geschwader wurde dann aufgelöst; beide Schiffe kehrten in ihre Stationshäfen zurück, wo sie zur Ausführung von Reparaturen in die Reserve übergeführt wurden. — Das Anfang Juli aus „Asama“ und „Kasagi“ gebildete neue Schulgeschwader hielt zunächst in der Hiroshima-Bucht Schießübungen ab und machte mit neuen FT-Einrichtungen Reichweitenversuche. Am 19. Juli wurden in Etajima 143 Fähnriche an Bord genommen und die erste Übungsreise an der chinesischen, koreanischen und japanischen Küste angetreten. Mitte September traf das Geschwader wieder in Yokosuka ein, worauf die Fähnriche in Tokio vom Kaiser empfangen wurden. Anfang Oktober sollte Weiterreise nach der westamerikanischen Küste angetreten werden. — Das Schulschiff für Ingenieurfähnriche, „Chitose“, besuchte im Juni/Juli die wichtigsten chinesischen und koreanischen Häfen, kehrte im August nach Yokosuka zurück, brachte dann die zu Ingenieuren beförderten Fähnriche vom I. Geschwader nach Ominato und trat danach in Maizuru zur Reserve.

Reservegeschwader. Die Schiffe des Yokosuka- und Maizuru-Reservegeschwaders erledigten das gefechtsmäßige Preisschießen zusammen mit dem I. Geschwader in der Aomori-Bucht („Tsukuba“, „Takachiho“ bzw. „Nisshin“, „Niitaka“); die Schiffe des Kure- und Sasebo-Reservegeschwaders zusammen mit dem II. Geschwader in der Hiroshima-Bucht („Izumo“, „Izumi“ bzw. „Ibuki“, „Chiyoda“).

„Izumi“ unterstützte Ende August zusammen mit „Yodo“ die Bergungsversuche beim Kreuzer „Bedford“. Auf Ansuchen des englischen Geschwaderchefs hatte die Station Sasebo außerdem die Bergungsdampfer „Chifu Maru“, „Sarobashi Maru“, 2 Leichter und ein Arbeitskommando von Ingenieuren, Zimmerleuten und 200 Arbeitern nach der Unfallstelle gesandt, das unter Führung des Kapitän zur See Kitano stand, der schon die Hebung der seinerzeit in Ryojun versenkten russischen Schiffe geleitet hatte. Die Geschütze der „Bedford“, die ein etwa 60 m langes Leck hatte, wurden nach Sasebo gebracht, wo „Bedford“ im Falle des Flottwerdens auch docken sollte.

Torpedofahrzeuge, Unterseeboote. Am 10. Mai strandeten die Zerstörer „Makigumo“ und „Shikinami“ von der 15. Zerstörerdivision, die nach beendeten Schießübungen mit „Iki“ in der Ise-Bucht zu Anker lagen, infolge eines Wirbelsturmes an der Küste. Beide Boote wurden hoch auf den Sand geworfen und leck geschlagen. „Shikinami“ verlor außerdem einen Torpedo; Ruder, Maschinen und die FT-Einrichtung wurden beschädigt. Auf „Makigumo“ wurde gleichfalls die Maschinenanlage beschädigt. Die Zerstörer konnten erst nach völligem Ausgraben Anfang Juni wieder flott gemacht werden. Ihre Reparatur, die im August beendet wurde, erforderte über 70 000 Yen.

Sämtliche Reserveformationen der Zerstörer und Torpedoboote erledigten im Juni und Juli ihre Torpedoschießübungen. In Kure wohnte Admiral Togo dem Preisschießen bei, in Sasebo ein Flügeladjutant des Kaisers. Die dem I. Geschwader zugeteilten Zerstörerdivisionen hielten ihre Geschützschießübungen mit diesem in der Aomori-Bucht ab. Die Yokosuka-Divisionen scheinen auch Minenübungen abgehalten zu haben.

Die in Kure zusammengezogenen Unterseeboote Nr. 1 bis 9 (Nr. 6 in Reparatur) wurden Ende Juni vom Admiral Togo besichtigt. Nr. 7, 8, 9 unternahmen dann in Begleitung des Mutterschiffes „Toyohashi“ eine längere Marschfahrt von Kure durch die Shimonoseki-Straße um Kyushu.

Digitized by Google

— Kriegshäfen, Küstenverteidigung. Gleichzeitig mit der Annektion Koreas hat die japanische Regierung bekannt gegeben, daß sie mit dem 1. Januar Masampho für den freien Verkehr schließen wird.

Die Jahresraten für den Ausbau von Chinkaiwan als Kriegshafen, wie sie vorläufig angesetzt sind, sind die folgenden:

1910 . . .	552 300 Yen,	1915 . . .	996 273 Yen,
1911 . . .	555 954 "	1916 . . .	883 708 "
1912 . .	1 087 718 "	1917 . . .	709 668 "
1913 . .	1 143 417 "	1918 . . .	549 574 "
1914 . .	1 159 481 "	1919 . . .	497 066 "

Zur besseren Verbindung zwischen Formosa und Japan ist mit dem Legen eines neuen Kabels von Nagasaki aus begonnen worden. Von dem 650 sm langen Kabel sind bereits 110 sm gelegt worden, die Arbeiten sollen Ende des Jahres beendet sein. Das Kabel kommt aus England, das Legen erfolgt durch den Kabeldampfer „Okinawa Maru". — Nach Beendigung der Arbeiten soll der Kabeldampfer ein Kabel richten, das während des Krieges nach Chinkaiwan gelegt worden ist.

Außerdem ist Ende August die FT-Station bei Kap Fuki auf Formosa fertiggestellt worden, doch hat die Verbindung mit der FT-Station Osesaki bei Nagasaki noch nicht einwandfrei gearbeitet.

Im Stationsbereich von Maizuru ist kürzlich noch eine japanische, im Kriege verwendete Mine angetrieben.

— Schiffsbauten, Werften, technische Versuche usw. Linienschiffe: Der Werft Yokosuka wurde durch Allerhöchste Kabinetts-Order eine besondere Anerkennung für die Bauausführung der „Satsuma" ausgesprochen. „Asahi" wurde im Juni von dieser Werft nach größeren Reparaturen wieder fertiggestellt und erledigte Probefahrten. „Kawachi" konnte am 15. Oktober in Gegenwart des Kaisers vom Stapel laufen. Die bei dieser Gelegenheit verbreiteten Angaben über das Schiff (Länge 168 m, Breite 31 m, Curtis-Turbinen, 26 500 HP; zwölf 30,5 cm-, vierundzwanzig 15 cm-Geschütze [?], fünf Unterwasser-Torpedorohre) scheinen teilweise falsch zu sein.

„Aki" wurde so gefördert, daß man hofft, im November mit Probefahrten beginnen zu können. Danach soll die Armierung eingebaut werden, und zum 1. April 1911 soll der Eintritt in das I. Geschwader erfolgen können; Kommandant und Erster Offizier sind schon kommandiert. Beim Anbringen der Panzerplatten fiel eine 6 Tonnen schwere Platte in das Trockendock und beschädigte dieses erheblich. Die für „Aki" schon zu geringen Dockabmessungen haben den Bau sehr behindert, und es wird das neue Dock beschleunigt fertiggestellt, um es für „Settsu" bereit zu haben. „Settsu" ist in der Außenhaut fertig und soll im März 1911 vom Stapel laufen. Die Curtis-Turbinen sind bereits zusammengesetzt.

Panzerkreuzer: In Yokosuka hat „Kurama" Probefahrten abgehalten. Die durch den Stapellauf von „Kawachi" freigewordene Helling soll sofort zum Bau eines neuen großen Schiffes, vermutlich eines Panzerkreuzers, benutzt werden. — In Kure führte „Ibuki" dem Admiral Togo Schießversuche mit den neuesten Torpedo-Einrichtungen bei höchster Fahrt vor. — Während in der japanischen Presse mehrfach Unzufriedenheit mit der Bauausführung der neuen Panzerkreuzer laut geworden ist, gibt die Weltreise der „Ikoma" Gelegenheit, deren Maschinenleistung zu loben. (Siehe weiter unten.)

Geschützte Kreuzer: „Tone" wurde im Juni in Sasebo fertiggestellt und trat Anfang August nach guten Probefahrten als Flottillenkreuzer zum I. Geschwader. „Asama" und „Kasagi" sind im Juni mit dem Umbau zu Schulschiffen fertig geworden.

Digitized by Google

Auf „Kasagi" wurden u. a. neue Kessel eines verbesserten Miyabara-Typs eingebaut, der hintere Überwasser-Torpedoraum als Wohnraum für 60 Fähnriche eingerichtet und eine Torpedoarmierung neuesten Modells an Bord gegeben. Beide Schiffe erhielten auch eine FT-Einrichtung neuesten Modells zu Reichweitenversuchen während der Auslandsreise. „Chikuma" (Sasebo) war im September in der Außenhaut fertig; „Yahagi" (Nagasaki) hat Verzögerungen durch Ausbleiben in England bestellten Materials erlitten.

Torpedofahrzeuge, Unterseeboote: „Shikinami" wurde nach Wiederflottwerden zur Reparatur nach Yokosuka gebracht und war Ende August wiederhergestellt; desgleichen „Makigumo", der auf der Toba-Werft in Ise repariert wurde.

Die Teile des im Dezember 1909 etwa 30 sm von Hakodate gesunkenen Zerstörers „Inazuma" wurden im August durch einen Privatunternehmer trotz der über 30 m betragenden Wassertiefe an der Unfallstelle wieder gehoben und zerlegt nach Yokosuka geschafft, wo sie möglichst noch als Baumaterial erneute Verwendung finden sollen. „Yamakaze" (Nagasaki), der Parsons-Turbinen erhält, war im September in der Außenhaut fertig; mit dem Innenausbau wurde begonnen. „Umikaze" (Maizuru) lief am 10. Oktober in Gegenwart des Kronprinzen vom Stapel. Der Bau von zwei Torpedobooten von etwa je 700 Tonnen Deplacement wurde im September begonnen; eins derselben wird in Maizuru gebaut.

„U 6" ist Ende August in Kure fertig wiederhergestellt worden. Unterseeboote Nr. 10 bis 12 von je 320 Tonnen Deplacement befinden sich in Yokosuka im Bau.

Außerdem soll in Sasebo seit dem Frühjahr ein Flußkanonenboot im Bau sein; Hauptarmierung: ein 12 cm-Geschütz. —

— Als charakteristisches Zeichen für die Zunahme der Arbeiterbewegung in Japan, die in absehbarer Zeit durch Steigerung der Löhne usw. die japanische Industrie auch in diesem Punkte der Konkurrenzfähigkeit mit der europäischen Industrie berauben wird, mag es dienen, daß etwa 10 000 Werftarbeiter von Yokosuka durch Eingabe an den Marineminister die Entfernung des neuen Oberwerftdirektors, Kontreadmirals Sakamoto, forderten, anderenfalls sie sich beim Stapellauf der „Kawachi" rächen würden. — Die Kosten pro Tonne im Kriegschiffsbau haben angeblich eine Steigerung von 1000 auf 1300 Yen erfahren.

— Im Zusammenhange mit der Kritik der Maschinenleistung der „Ikoma" werden folgende Einzelheiten erwähnt: Schon der letzte Krieg habe den Beweis gebracht, daß die Miyabara-Kessel in bezug auf Wirtschaftlichkeit wie Bedienung die verwendeten europäischen Kesselsysteme (vornehmlich Belleville und Niclausse) erheblich überträfen. Man habe daher nach dem Kriege beschlossen, sämtliche Schiffe und Fahrzeuge (mit „Tsukuba" beginnend) in Zukunft nur noch mit Miyabara-Kesseln auszurüsten, und zwar mit einem mittlerweile durch die Konstruktionsabteilung verbesserten Modell, das gelegentlich von Umbauten auch schon „Tokiwa", „Fuji", „Kasagi", „Suma" und „Akitsushima" erhalten hätten. Inzwischen habe „Ikoma" auf ihrer Reise nach Argentinien eine Bestätigung der günstigen Bewertung der Miyabara-Kessel erbracht. Sie habe die 13 000 Seemeilen von Yokosuka nach Bahia Blanca mit nur 2tägigem Aufenthalt in Singapore, 3tägigem in Port Louis (Mauritius) und 3tägigem in Kapstadt zurückgelegt; hiervon die 4350 sm lange Strecke von Kapstadt nach Bahia Blanca in 22tägiger ununterbrochener Fahrt, ohne ihren Kohlenvorrat zu erschöpfen oder die geringste Havarie zu erleiden. Während der ganzen Reise sei mit Umdrehungen für eine Durchschnittsfahrt von 12 bis 13 kn gedampft worden, bei vollem Betrieb der Verdampfer und Eismaschinen; der Kohlenverbrauch habe trotzdem 110 Tonnen in 24 Stunden nicht überschritten. Auch der Umstand, daß keine Kessel gereinigt werden konnten, habe keine Steigerung des Kohlenverbrauchs

Digitized by Google

ergeben. Die Revision der Kessel nach Ankunft in Bahia Blanca habe die Kessel in bester Verfassung gezeigt, so daß der während der Kesselreinigung das Schiff besuchende Leiter des Maschinenbauwesens der argentinischen Marine um Überlassung eines Kesselmodells zur eingehenden Erprobung erbeten habe, sich hierbei sehr abfällig über die Yarrow-Kessel äußernd. Das erbetene Kesselmodell werde baldmöglichst von Japan abgesandt werden, nachdem der Konstrukteur Miyabara im Interesse eines technischen Erfolges für Japan bereitwilligst auf Berücksichtigung seines Patentrechts verzichtet habe.

— Verschiedenes. Die Küsten-FT-Station bei Choshi soll von 5 Kilowatt auf 35 Kilowatt verstärkt werden. Man hofft dann, eine direkte Verbindung mit Amerika erzielen zu können. Die größte bisher erreichte Reichweite beträgt 3300 sm. — Der Ingenieur Ugata vom Verkehrsministerium hat einen neuen, sehr gut arbeitenden Wellenmesser erfunden.

Das über die Vereinigten Staaten geleitete Telegramm der American Associated Press, das den Tod des Königs von England nach Japan meldete, hat die zwei Drittel des Erdumfangs betragende Strecke in 50 Minuten durchlaufen. Ein gleiches Telegramm über Indien kam 2 Stunden später. Die Durchschnittszeit der Telegramme über Amerika beträgt 2 bis 3 Stunden.

⚜

Italien. Geschwader. Die Mittelmeer-Seestreitkräfte (Forza navale del Mediterraneo) sind für das Winterhalbjahr in armamento ridotto versetzt worden, d. h. sie befinden sich mit voller Besatzung, aber verringerten Gebührnissen und Materialverbrauchsgeldern in Dienst. Sie bestehen jetzt aus folgenden Schiffen und Fahrzeugen:

Linienschiffe: „Regina Margherita", „Benedetto Brin", „Vittorio Emanuele", „Regina Elena", „Roma", „Napoli";
Panzerkreuzer: „Pisa", „Amalfi", „San Giorgio", Garibaldi", „Varese";
Torpedofahrzeuge: „Agordat", „Coatit", „Partenope",
sowie zwölf Torpedobootzerstörer zu je 400 Tonnen.

— Artillerie-Preisschießen. Das Artillerie-Preisschießen hat — wie alljährlich, so auch diesmal — nach offiziellen Angaben erheblich bessere Ergebnisse gezeitigt als im vorigen Jahre. Ob diese Verbesserung der Schießleistungen, neben einigen Erschwerungen (siehe Septemberheft), ausschließlich auf Fortschritte in der Schießausbildung zu setzen sind, ob nicht auch einige Erleichterungen der Schießbedingungen, wie die 1909 beabsichtigte Vergrößerung der Scheiben beim geleiteten Feuer, und günstige Nebenumstände einen Einfluß auf die Besserung der Resultate gehabt haben, ist nicht bekannt geworden.

Beim Geschützführerschießen (Punteria) wurden mit den schweren und leichten Geschützen mehr Treffer und eine erheblich größere Feuergeschwindigkeit erzielt als 1909, wo die Trefferprozente nach offizieller Angabe im Mittel 75 und 48 Prozent betrugen. Das Maximum 1910 war 86 Prozent.

Die Feuergeschwindigkeit der 30,5 cm- und 20,3 cm-Geschütze war bei diesem Schießen 1910 doppelt so groß wie 1909. Sie muß danach etwa 1,35 und 4,2 Schuß pro Minute betragen haben. Die Feuergeschwindigkeit der 7,6 cm-SK war um ein Drittel größer als im Vorjahre.

Im geleiteten Feuer des einzelnen Schiffes (Schußentfernung: 7000—5500 m; Scheibengröße in früheren Jahren: 25 × 7 m; Passiergeschwindigkeit: 22 kn) waren die Trefferprozente um über die Hälfte größer als 1909, betrugen also im Mittel etwa 18 Prozent.

Digitized by Google

Noch größer war der Fortschritt beim Schießen im Divisionsverbande (ähnliche Bedingungen wie vorstehend angegeben). Die Trefferprozente, die hier 1909 nach offizieller Angabe 11,6 Prozent im Mittel betragen hatten, stiegen 1910 auf ungefähr das Doppelte, also auf etwa 20 Prozent.

Bei der feierlichen Preisverteilung in Tarent am 18. September erhielt die 3. Division („Garibaldi" und „Varese") den Wanderpreis des Königs für beste Gesamtleistungen sowie den des Marineministers für bestes Schießen im Divisionsverbande. „Garibaldi" erhielt ferner den Wanderpreis des Herzogs der Abruzzen für bestes geleitetes Feuer einzelner Schiffe, den des Herzogs von Genua für bestes Geschützführerschießen mit schweren Geschützen und den von dem Schiff kürzlich selbst gestifteten „Guiseppe Garibaldi-Wanderpreis" für bestes Geschützführerschießen mit leichten Geschützen.

— Unterseeboote. Im Arsenal zu Spezia sind zwei Unterseeboote zu je 400 Tonnen Deplacement nach Plänen vom Marinebaumeister Cavallini auf Stapel gelegt worden.

— Vorträge. Während der diesjährigen scuola di guerra navale, die nach Schluß der Flottenmanöver in Tarent stattfand (siehe Oktoberheft), wurden folgende Vorträge gehalten und eingehend diskutiert: 1. Der Aufklärungsdienst, 2. Die taktische und strategische Verwendung der Torpedoboote, 3. Die Bedienung und Wirkungsweise der Schiffsmaschinen.

— Heiratsbestimmungen. Dem Parlament wird demnächst ein Gesetzentwurf zugehen, laut welchem die Bestimmungen über Heiratskautionen für alle Offiziere in Fortfall kommen. Die Einholung des königlichen Heiratskonsenses bleibt nach wie vor vorgeschrieben. Leutnants (Sottotenenti) und Offizieren, die das 25. Lebensjahr noch nicht vollendet haben, soll die Erlaubnis zum Heiraten nicht erteilt werden.

— Tarent und Brindisi. Im Interesse der Landesverteidigung wird demnächst das Kommando der II. Marinestation (dipartimento marittimo) von Neapel nach Tarent verlegt und Brindisi, wo ein Kontreadmiral als Festungskommandant eingesetzt werden soll, ihm unterstellt werden. Ein entsprechender Gesetzentwurf wird dem Parlament nach seinem Wiederzusammentritt im November vorgelegt.

— Küstenartillerie. Am 15. Oktober ist die Trennung zwischen den bisherigen drei Küstenartillerie- und den drei Festungsartillerie-Regimentern aufgegeben. Aus diesen sechs Regimentern sind deren zehn formiert worden. Die hiermit bei der Küstenartillerie eingetretene oder eintretende Personalvermehrung beträgt zwei Abteilungen zu je drei Kompagnien, je eine in Brindisi und Maddalena.

— Funkspruchstationen. Die neuen Funkspruchstationen in Neapel und Palermo sind Anfang Oktober in Betrieb genommen, aber noch nicht dem öffentlichen Verkehr übergeben worden. Sie haben mit der Station in Spezia (Entfernung: 500 und 650 km) in Verbindung treten können.

Der Marineminister hat Marconi auf dessen Anfrage mitgeteilt, daß das in letzter Zeit wiederholt aufgetauchte Gerücht, die italienische Regierung wolle das Marconi-System durch ein anderes Funkspruchsystem ersetzen, unwahr sei. Beweis hierfür seien die kürzlich gemachten Bestellungen neuer Marconi-Stationen.

Anderseits aber steht die Marine in Begriff, auf Torpedobooten Stationen System Jacoviello einzubauen, mit dem sie vorher günstig verlaufene Versuche angestellt hat, während die Armee Großstationen dieses Systems in Mailand, Turin, Bologna und Florenz errichtet.

Digitized by Google

— Flottenverein. Die Lega navale italiana hat im Mai unter Mitwirkung des Herzogs der Abruzzen ein neues Propaganda-Programm aufgestellt. Kürzlich sind zwei Wandkarten, die die verschiedenen Typen und Teile von Kriegs- und Handelsschiffen zeigen, veröffentlicht und unentgeltlich an die Volksschulen des Reiches verteilt worden. In einiger Zeit werden diesen Karten gedruckte Erklärungen und Marine-Lesebücher folgen, die ebenfalls kostenfrei den Volksschulen verabfolgt werden sollen.

⚜

Rußland. Der Marineetat für 1911 ist am 24. September in die Reichsduma eingebracht worden. Die ordentlichen Ausgaben betragen 112,994 Mill. Rubel (244,067 Mill. ℳ), d. h. 23,746 Mill. Rubel (51,291 Mill. ℳ) mehr als im Vorjahre. Die außerordentlichen Ausgaben sind auf 10,803 Mill. Rubel (23,334 Mill. ℳ) veranschlagt; sie dienen zur Deckung noch rückständiger Kosten des ostasiatischen Krieges: u. a. 1,735 Mill. Rubel zur Entschädigung für versenkte Handelsschiffe und Waren, 62 000 Rubel für die Reparatur von Kabeln der Großen Nordischen Telegraphen-Gesellschaft, 431 000 Rubel an Prisengeldern. — Die Vermehrung der ordentlichen Ausgaben entfällt hauptsächlich auf Neubauten mit + 16,706 Mill. Rubel (+ 36,085 Mill. ℳ); ferner auf Umbau und Umarmierung von Schiffen mit + 2,755 Mill. Rubel (insgesamt 3,094 Mill. Rubel), auf Indiensthaltungen mit + 2,174 Mill. Rubel, auf Reparaturen und Unterhalt der Häfen mit + 1,448 Mill. Rubel, auf den Unterhalt der Besatzungen mit + 402 000 Rubel. Für die neuen Linienschiffe sind 28 Mill. Rubel (1910: 9,507 Mill. Rubel) gefordert; für den Bau von Fahrzeugen usw. für die schwimmenden Torpedobootstützpunkte ist eine Jahresrate von 1,578 Mill. Rubel vorgesehen. Zur Unterstützung der dem Marineministerium nahestehenden Zeitungen „Kronstadski Wjestnik" und „Kotlin" sind 3000 und 1500 Rubel angesetzt, für geheime Zwecke 90 000 Rubel. — Außer den vorstehend aufgeführten Summen werden gemäß dem Gesetz vom 4. Juli 1910 30,026 Mill. Rubel (64,856 Mill. ℳ) für die Ausrüstung der Staatswerften gefordert.

Die Vermehrung der Ausgaben für Indiensthaltungen wird durch den Eintritt der Linienschiffe „Andrei Perwoswanny", „Imperator Pawel I.", „Ewstafi" und der Panzerkreuzer „Pallada" und „Bajan" in die aktive Flotte 1911 begründet.

Gestrichen werden sollen 1911 aus der Liste: die Kreuzer „Admiral Kornilow" und „Asija", die Kanonenboote „Grosjaschtschi", „Kars" und „Ardagan".

Die Personalstärke der Marine wird am 1. Januar 1912 47 215 Köpfe betragen, d. h. 5000 mehr als am 1. Januar 1911.

Das Seeoffizierkorps setzt sich zusammen aus: 9 Admiralen, 16 Vizeadmiralen, 23 Kontreadmiralen, 155 Kapitänen 1. Ranges, 216 Kapitänen 2. Ranges, 43 Kapitänleutnants, 176 Oberleutnants, 528 Leutnants und 542 Fähnrichen.

In einer Denkschrift beantwortet das Marineministerium die Forderungen, die Reichsrat und Reichsduma im vergangenen Jahre hinsichtlich einzelner Punkte des vorjährigen Etats aufgestellt hatten:

Eine Verminderung der Mannschaftszahl sei von einer zur Beurteilung dieser Frage eingesetzten Kommission als nicht angängig erklärt worden.

Ein von einer besonderen Kommission unter Vorsitz des Ministerpräsidenten ausgearbeitetes Bauprogramm, dessen Vorlage vom Reichsrat verlangt wurde, sei bereits in der Duma eingebracht. (Hierzu bemerkt „Kotlin", daß von der Vorlage des Programms bei der Duma nichts bekannt sei.)

Digitized by Google

Auf den Wunsch der Duma, Aufschluß über die Verwendung der 1908 und 1909 für den Neubau der Linienschiffe angewiesenen Summen — 19,262 Mill. Rubel — zu erhalten, gibt die Marineverwaltung folgende, von der Presse als äußerst sonderbar bezeichnete Erklärung: Die Obuchow-Werke erhielten für Geschützlieferungen einen Vorschuß von 2,874 Mill. Rubel; das übrige Geld für Artilleriezwecke sei noch nicht ausgezahlt. Von der für Schiffskörper und Maschinen bestimmten Summe — 14,650 Mill. Rubel — seien gezahlt: an die Admiralitätswerft 9,360 Mill., an die Ijora-Werke 3 Mill., an die Obuchow-Werke 2 Mill. und an die Firma Blohm & Voß für ein Linienschiffsprojekt 250 000 Rubel. Doch seien diese Summen von den russischen Werften aus verschiedenen Gründen finanzieller Natur, hauptsächlich wegen Mangels an Umsatzkapital, nicht ihrer direkten Bestimmung entsprechend, sondern zur Deckung sonstiger unaufschiebbarer Bedürfnisse verausgabt, insbesondere für Zwecke der Reparatur und Instandhaltung fertiger Schiffe, wofür nicht genügende Mittel angewiesen waren. Mit der Klärung dieser komplizierten Fragen beschäftige sich zur Zeit eine besondere Kommission; die Ergebnisse der Untersuchung würden den Kammern vorgelegt. Eng mit diesen Ergebnissen verknüpft sei die Frage der nochmaligen Einstellung der Forderungen für die Neubauten in den Etat, die schon einmal bewilligt sind, deren Summen vom Marineministerium aber für andere Zwecke verwandt wurden. — Wohl mit Recht bemerkt „Kotlin" hierzu, daß diese Unregelmäßigkeiten die größten Schwierigkeiten bei der Bewilligung des Etats hervorrufen würden.

„Birjewyja Wjedomosti" schreiben zu dem Budget, daß zu dem ordentlichen Armee- und Marineetat voraussichtlich noch außerordentlich hohe Forderungen für Heer und Flotte — angeblich in Höhe von 1300 Mill. Rubel — treten würden.

Von den Fraktionen der Duma werden die Rechte und die Nationalisten geschlossen für die Bewilligung eintreten, ebenso vraussichtlich der größere Teil der Oktobristen, die in der Vornahme der Revision im Marineministerium ein Entgegenkommen der Regierung erblicken. Die konstitutionellen Demokraten sind zum Teil für die Bewilligung der Neubauforderungen — vorausgesetzt, daß ein detailliertes Bauprogramm vorgelegt wird —, denn sie geben zu, daß Rußland als Großmacht nicht ohne starke Flotte bestehen kann. Der andere Teil dieser Fraktion hält eine Defensivflotte für ausreichend, unter Hinweis darauf, daß man sich über die prinzipielle Frage, ob Rußland einer Offensiv- oder Defensivflotte bedürfe, im Marineministerium selbst noch keineswegs einig sei. — Diese letztere Nachricht bestätigt übrigens auch der Vizepräses der Landesverteidigungskommission der Duma, Chwoschtschinski, ein ehemaliger Generalstäbler, der erklärt, das Marineressort in seiner jetzigen Beschaffenheit sei nicht imstande, Rußland die Flotte zu schaffen, die es als Großmacht nötig habe. Von der kürzlich angeordneten Revision erwarte er nicht viel Ersprießliches, da der General Rödiger Rußland zu den reinen Landmächten zähle, die einer starken Flotte nicht bedürfen.

In der Presse war in den letzten Wochen das Marineressort wieder Gegenstand heftiger Angriffe; es wurde ihm vorgeworfen, kürzlich mit der Firma Creusot wegen des Ankaufs von Unterseebooten eines bereits veralteten Typs verhandelt zu haben; diese Nachricht wurde allerdings vom Ministerium dementiert, das die wiederholte Entsendung von Agenten auf die genannte Werft damit erklärte, daß es sich dabei lediglich um Informationen betreffend die Entwicklung der Technik auf jener Werft gehandelt habe — eine Auslegung, die die Angriffe der Presse nicht zum Schweigen brachte.

Die vom Ministerrat an das Marineministerium zurückgegangene Vorlage, betreffend Bezahlung der Schulden des Marineressorts (vgl. Oktoberheft, S. 1301) ist im Marineministerium neu aufgestellt, wobei die Summe von 27 Mill.

Digitized by Google

auf 18 Mill. Rubel herabgesetzt wurde; dabei wurden die Beträge zunächst außer acht gelassen, die von der Marineverwaltung anderen staatlichen Ressorts, besonders dem Verkehrsministerium, geschuldet werden.

— Die fertige Flotte. Am 25. September begannen die Flottenmanöver im Schwarzen Meere, an denen die Linienschiffe „Rostislaw", „Tri Swjatitelja", „Panteleimon", Kreuzer „Pamjatj Merkurija", vier Torpedojäger, eine Torpedobootsabteilung sowie die Unterseeboote „Karaß", „Karp", „Ssudak" und „Lossos" teilnahmen.

Am 27. September stießen bei einer Kursänderung beim Abgeblendetfahren die Hochseetorpedoboote „Jiwoi" und „Sawjetny" zusammen, die beide nicht unerheblich beschädigt wurden.

Die Schiffsdivision für Ausbildung der Gardemarins, bestehend aus „Zessarewitsch", „Bogatyr" und „Rurik", ging nach einem mehrtägigen Aufenthalt in Toulon nach Vigo, „Admiral Makarow" lief nach Cherbourg. „Sslawa", deren Kessel erst im Winter 1909/10 in Kronstadt überholt waren, jetzt aber eine Reparatur nötig haben, die etwa 800 000 ℳ kosten wird, bleibt zur Ausführung dieser Reparatur in Toulon zurück, da die Überfahrt nach Kronstadt nicht möglich ist.

— Schiffbau. Über die Linienschiffe der „Gangut"-Klasse (vgl. Juliheft 1910, S. 917) bringen „Birjewyja Wjedomosti" folgende Angaben: Länge 180 m, Breite 26,6 m, Höhe vom Kiel bis Oberdeck 14,3 m, Deplacement 23 000 Tonnen, davon Schiffskörper 8000 Tonnen, Panzerung 6750 Tonnen, Artillerie einschließlich Munition 4212 Tonnen, Kohlenvorrat 1016 Tonnen. Gürtelpanzer 228 mm, innerer und Deckpanzer 38 bis 50 mm.

Die erste Probefahrt des Panzerkreuzers „Gromoboi" nach seiner Grundreparatur ist am 12. Oktober ohne Störung verlaufen; auch die Erprobung des „Andrei Perwoswanny" ist bisher erfolgreich gewesen.

— Artilleristisches. Das Technische Komitee hat einen Wettbewerb für die Lieferung von Schleppscheiben zweier Größen für Artillerieschießen ausgeschrieben.

Folgendes sind die Bedingungen für ein Preisschießen der Geschützführerschüler der Torpedofahrzeuge bei den Artillerielehrabteilungen: Scheiben 12 × 12 Fuß (3,6 × 3,6 m); Übungsmunition; gerader Kurs, Bojen ausgelegt, 10 kn Fahrt; Entfernung querab 915 m (5 Kabellängen); die Entfernung wird zuerst vom besten Schützen erschossen; nachher stellt jeder Schütze selbständig die Entfernungen ein; 10 Schuß für den Schützen; Feuererlaubnis für 75 mm-SK nicht mehr als 2 Minuten, für kleinere Kaliber nicht mehr als $1^1/_2$ Minuten.

— Luftschiffahrt. Das Komitee der Liga zur Verstärkung der Flotte durch freiwillige Spenden hat sich neuerdings ganz der Schaffung einer Luftflotte gewidmet. Der Präsident des Komitees, Großfürst Alexander Michailowitsch, fordert zur Zahlung von Beiträgen auf, die für die Beschaffung von 20 Aeroplanen und die Ausbildung von 30 Kriegsaviatikern verwendet werden sollen.

⚜

Österreich-Ungarn. Budget. Der den Delegationen vorgelegte Etatsentwurf für 1910 sieht im Ordinarium 60,91 Mill., im Extraordinarium 5,84 Mill., zusammen 66,75 Mill. Kronen Ausgaben vor. Es bedeutet das eine Vermehrung gegen 1909 um 3,31 Mill. Kronen.

Als Nachtragskredit für 1909 werden 54 Mill. Kronen gefordert. Hiervon sollen 14,2 Mill. auf Rüstungs- und Mobilisierungsbeiträge, vermehrte Indienst-

Digitized by Google

stellungen und Ausrüstungskosten entfallen, während 39,8 Mill. zur Baubeschleunigung der während der Mobilisierung März 1909 im Bau gewesenen drei Schiffe der „Radetzky"-Klasse, des „Admiral Spaun" und von zwölf Torpedobooten aufgewendet werden sollen. — Für diese Neubauten, deren letzter im Frühjahr 1911 beendet sein wird, sind im Etat 1910 20 Mill. Kronen und im Etat 1911 als letzte Rate 19,5 Mill. Kronen vorgesehen.

Summen für die geplanten 20 000 Tonnen-Schiffe oder für andere Ersatz- und Ergänzungsbauten sind im Etatsentwurf für 1910 nicht enthalten.

An Einzelheiten aus diesem Etatsentwurf sind erwähnenswert:

1. Die dritte Rate der Seeoffizier-Etatsvermehrung, und zwar um 1 Linienschiffs-, 1 Fregattenkapitän, 2 Korvettenkapitäne, 10 Linienschiffs- und 10 Fregattenleutnants;
2. Die Erhöhung des Unteroffizier- und Mannschaftsbestandes um 850 Köpfe, darunter 422 Unteroffiziere, auf 13 750 Mann (die Zahl der Rekruten, die bislang jährlich 4000 betrug, wird für 1910 um 1160 Mann vermehrt);
3. Die Vermehrung des Seeoffiziersersatzes von 140 auf 170 Köpfe;
4. Mehrausgaben für Verpflegung, Kohlenankäufe usw.;
5. Restraten für Schwimmdock-, Öltank- usw. Bauten; Wiederherstellung des havarierten Zerstörers „Hussar"; Fortsetzung der Land- und Wasserbauten in Teodo.

Der Gesamtetat für 1911 beträgt etwa 95 Mill. Kronen. Die Hauptsteigerung der Marineforderungen ist für die Jahre 1912 bis 1916 beabsichtigt. — Die Kosten für die Neubauten des Flottenbauprogramms sollen auf sechs Jahre verteilt werden.

— Linienschiffsbau. In dem den Delegationen vorgelegten „Jahresbericht der K. und K. Kriegsmarine für das Jahr 1908" wird ausgeführt, daß Österreich-Ungarn im Ausbau seiner Flotte zwar nicht mit den großen Seemächten gleichen Schritt halten kann, aber doch seinen Linienschiffsneubauten ein Deplacement von etwa 20 000 Tonnen geben müsse, um nicht allzusehr in der Entwicklung seiner Seemacht zurückzubleiben.

Die Danubius-Werft will nach den neuesten Nachrichten ihre Werft bei Fiume nicht früher für den Linienschiffsbau einrichten, als das neue Flottenbauprogramm Gesetz geworden ist.

— Umbau. Der Umbau der „Habsburg"-Klasse zur Beseitigung der Überlastigkeit (vgl. Aprilheft) hat Anfang Oktober begonnen. Die Armierung und Panzerung wird hierbei nicht verändert. Da die Arbeiten bei jedem der drei Schiffe etwa 3 Monate dauern werden, so wird die Division im nächsten Sommer fertig umgebaut wieder ins Geschwader treten können.

— Unterpersonal. Der offizielle „Jahresbericht für 1908" macht über den Bestand an Unterpersonal Ende 1908 folgende Angaben:

14 307	Mann	Friedenspräsenzstärke (so hoch wegen der damaligen Kriegsaussicht),
8059	=	Reserve,
2403	=	Ersatzreserve,
5165	=	Seewehr,
760	=	dauernd beurlaubt
Zusammen 30 694	Mann.	

Die Zahl der aktiven Seeoffiziere betrug 772.

— Schiffskessel. Laut „Jahresbericht für 1908" haben sich die für die Marine als Normaltyp angenommenen Yarrow-Kessel und die Einrichtung für Zusatz-

Digitized by Google

ölheizung bewährt. Letztere ist daher auch auf den drei Schiffen der „Radetzky"-Klasse eingeführt worden.

An Kohlen wurden 1908 insgesamt 91 590 Tonnen verbraucht, davon 76 945 Tonnen auf Schiffen, 14 645 Tonnen auf Torpedobooten.

— Artillerie-Preisschießen. Das Preisschießen der Sommereskadre fand unter Bedingungen statt, die schärfer waren, als die im vorigen Jahre gültigen. Die Schießergebnisse waren etwa die gleichen wie 1909 (über diese s. Septemberheft 1909).

Den Wanderpreis für die schwere Artillerie erhielt — wie 1909 — „Erzherzog Friedrich", denjenigen für die leichte Artillerie „Szigetvar".

— Verkehr mit Ostasien. Der Österreichische Lloyd beabsichtigt angeblich die Einrichtung einer direkten Eillinie Triest—Schanghai mit 13 bis 14 kn Fahrt und 31 Tage Reisedauer. Die jetzige China-Linie über Bombay soll bestehen bleiben, so daß künftig eine 14tägige Fahrgelegenheit nach China vorhanden ist.

⚜

Niederlande. Marineetat. Durch den Etatsvoranschlag für das Jahr 1911 werden gefordert an Ausgaben für:

die obersten Verwaltungsbehörden	744 503,98	ℳ
Material	13 380 796,05	=
Personal	9 491 751,42	=
Hydrographisches Amt	31 577,47	=
Pensionen	4 955 136,20	=
Zusammen für militärische Zwecke	28 603 765,12	ℳ
Ferner: für Lotsen- und Seezeichenwesen	5 658 527,81	=
Unvorhergesehene Ausgaben	102 000,—	=
Insgesamt	34 364 292,93	ℳ

Gegenüber dem im Vorjahre bewilligten Betrag von 34 254 820,07 ℳ (einschließlich eines Nachtragsetats von 40 800,— ℳ) bedeutet das ein Mehr von 109 472,86 ℳ, und zwar sind die militärischen Ausgaben um 299 519,40 ℳ gestiegen, die nicht militärischen um 190 046,54 ℳ gefallen.

Die Einnahmen (zum allergrößten Teil Lotsengelder) betragen 5 752 570,50 ℳ.

Für die heimische Flotte werden gefordert: eine zweite Rate für ein drittes Unterseeboot 473 178,— ℳ; zweite Raten für zwei Minenleger 564 400,— ℳ; eine erste Rate für ein 4. und 5. Unterseeboot 917 422,— ℳ; für Einrichtung eines Fahrzeuges als Mutterschiff für Unterseeboote 193 800,— ℳ; erste Rate für den Bau von 3 Panzerkanonenbooten 1 591 200,— ℳ; für die indische Marine: zweite Rate für die im Jahre 1910 bewilligten Torpedobootzerstörer 866 592,— ℳ; erste Raten für 4 weitere Zerstörer 2 533 408,— ℳ.

Eigenartige Fahrzeuge sind die neu geforderten Panzerkanonenboote ("Pantserboten", an Stelle der in einem früheren Landesverteidigungsplan als notwendig bezeichneten „Pantserdekboten"), von denen im ganzen 16 gebaut werden sollen. Sie sind zur Verwendung in den Seegatten bestimmt und sollen zur Bekämpfung von feindlichen Torpedobootzerstörern geeignet sein. Zu diesem Zweck erhalten sie eine artilleristische Armierung von vier halbautomatischen 10,5 cm-Geschützen und daneben zwei Maschinengewehre. Der Schiffskörper ist in seiner ganzen Länge durch einen Gürtel von 55 mm und ein Panzerdeck von 20 mm Stärke geschützt. Munitionsschächte über dem Panzerdeck und Kommandoturm erhalten 50 mm starken Panzerschutz. Bei einer Wasserverdrängung von 530 t sollen die Boote, die durch Verbrennungsmotoren angetrieben werden, eine Geschwindigkeit von 15 kn erhalten. Da

Digitized by Google

die Verwendung immer in Gruppen von mindestens zwei Booten beabsichtigt ist, wird nur die Hälfte der Fahrzeuge mit Einrichtung für Funkentelegraphie ausgerüstet werden. Die Gesamtkosten des einzelnen Bootes betragen 960 500 ℳ.

— Neubauten. Das Panzerschiff „de Zeven Provincien" wurde am 6. Oktober in Amsterdam in Dienst gestellt.

Von den beiden 1909 bewilligten Torpedobootzerstörern, die durch die englische Firma Yarrow & Co. bei der Koninglijken Maatschappij „de Schelde" in Vlissingen gebaut werden, ist das erste („Wolf") am 16. September, das zweite („Fret") am 15. Oktober vom Stapel gelaufen (vgl. Novemberheft 1909, S. 1274).

Das 1910 bewilligte Unterseeboot ist bei Whitehead & Co., Fiume, in Bestellung gegeben. Deplacement 380 t, Länge 46,2 m, Geschwindigkeit über Wasser 16 kn, unter Wasser 11 kn. Da das Boot für den Dienst in den Kolonien bestimmt ist, erhält es besondere Einrichtungen für den Aufenthalt in tropischen Gewässern.

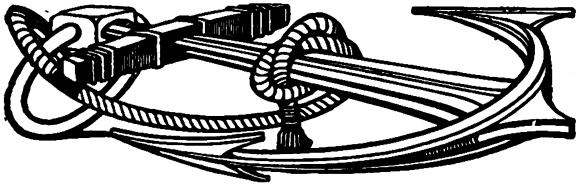
— Personal. Gesamtkopfstärke des Marinepersonals am 1. Juli 1911: 11 338 Köpfe gegen 11 279 am 1. Januar 1910.

⚜

Norwegen. Marineetat. Der vom Storting angenommene Marineetat für das Jahr vom 1. Juli 1910 bis 30. Juni 1911 ist gegen den Entwurf von 6 034 560 auf 6 067 040 ℳ erhöht worden. Im einzelnen verteilen sich die Ausgaben wie folgt:

Gehälter	2 226 560	ℳ
Schulen	304 640	=
Reisekosten, Probefahrten, Übungen	817 600	=
Material	2 718 240	=
Zusammen	6 067 040	ℳ
Einnahmen	129 360	=
Bleiben	5 937 680	ℳ

Bei den Verhandlungen erklärte der Kriegsminister, daß der Flottenplan der früheren Regierung nicht ausreichend sei und daß er im nächsten Jahre einen neuen vorlegen werde. Über die Neubauten könne er sich dann erst äußern.



Digitized by Google

Verschiedenes.

Das Adriatische Meer und die italienische Flotte.

Über die Adria in geographisch-militärischer Hinsicht und über das dort Anfang September 1910 abgehaltene italienische Flottenmanöver veröffentlicht der Deputierte Bianchini, der den Manövern beiwohnte, im »Corriere della sera« einige interessante Betrachtungen.

Er weist zunächst auf den Umstand hin, daß zu Anfang eines Seekrieges in der Adria bei dem augenblicklichen Stande der Dinge der Gegner tatsächlich — wie das auch in der Generalidee des Manövers angenommen war — so lange die nahezu unbestrittene Seeherrschaft haben wird, bis überlegene italienische Seestreitkräfte auf dem Kriegschauplatze angelangt sind. Die Gründe für diese Sachlage sind folgende: Die Schlüssel der Adria hat derjenige in Händen, der ihre von Natur zu Offensiv- und Defensivunternehmen sehr geeignete Ostküste besitzt. Der Gegner hat hier seine gesamten Seestreitkräfte konzentriert. Die italienische Adriaküste dagegen ist als Ausgangspunkt maritimer Unternehmungen durchaus ungeeignet, es fehlt an Stützpunkten und sicheren Häfen, die italienische Flotte hat aber außer ihr noch die tyrrhenischen und jonischen Küsten zu schützen. Hier hält sie sich aus verschiedenen Gründen im Frieden beständig auf. Einen Teil der Flotte, der der gesamten feindlichen Flotte unterlegen ist, an der adriatischen Küste zu stationieren, wäre auch dann ein unverzeihlicher Fehler, wenn sich diese Stationierung ermöglichen ließe.

Beim plötzlichen Ausbruch eines Krieges — und mit einem solchen muß man immer rechnen — ist es daher für die heimische Flotte nahezu unmöglich, rechtzeitig in die Adria zu gelangen, um feindliche Unternehmungen zu verhindern.

Aber auch unter der günstigen Voraussetzung, daß die Konzentration der italienischen Flotte vor Beginn der — vielleicht nicht mehr unerwarteten — Feindseligkeiten in der Adria stattgefunden hat, wäre es bei dem außerordentlichen Mangel an Hilfsquellen, an dem die italienische Adriaküste leidet, erforderlich, daß der Kriegsbeginn nicht lange auf sich warten läßt, weil anderenfalls die Schlagfertigkeit der heimischen Flotte bald sehr leiden würde. Dieser Zustand ist vielleicht einzig in der Welt. Nirgends wiederholt sich eine solche militärisch-maritime Lage, wie sie für Italien in der Adria vorliegt: der zur See schwächere Gegner besitzt die starke Küste, während die in seiner nächsten Nähe liegende Küste des zur See überlegenen Staates wehrlos ist.

Nur in einem einzigen Falle wären in der Adria für Italien die Verhältnisse beim Kriegsbeginn günstig: wenn die hier versammelte schlagfertige heimische Flotte durch einen Überfall die Feindseligkeiten eröffnete. Weil die Stellung einer italienischen Flotte in der Adria schwächer ist, als die des Gegners, kann sie hier — der Theorie nach — nur durch einen entschlossenen Angriffskrieg Erfolge erzielen. Aber ein solcher Krieg ist ziemlich schwer vorzubereiten und verbietet sich zur Zeit von selbst aus verschiedenen Gründen.

Wenn man nun der Beantwortung der Frage nähertritt, welchen Schaden ein Feind in den ersten Mobilmachungstagen den italienischen Adriaküsten zufügen kann, so ergibt sich Folgendes: Daß der Gegner ein Invasionskorps bei Ancona an Land setzen und nach dem Po oder nach Rom zu marschieren lassen wird — wie das die Generalidee des Flottenmanövers annahm —, ist aus mehreren Gründen nicht wahrscheinlich. Das Korps würde bei etwaigem Vormarsch mitten in feindlichem Gebiet bald zwischen zwei italienischen Armeen — einer von Süden und einer von

Digitized by Google

Norden kommenden — eingeklemmt werden. Ein Marsch dieses Korps nach Rom ist eine phantastische Idee, denn der Weg dorthin ist voller Hindernisse, und der Zweck eines Marsches nach dem Po-Tal, von dem die Manöveridee als zweiter Alternative sprach, ist unverständlich und ein solches Unternehmen in den ersten Kriegstagen unwahrscheinlich.

Eine passendere Aufgabe für eine Invasionsarmee wäre die Einschließung von Bologna, das ein Durchgangsplatz für die aus Mittel- und Unteritalien zum Kriegschauplatz strömenden Truppenmassen ist. Dann müßte aber die Landung nicht bei Ancona, sondern bei Rimini stattfinden.

Schließlich und hauptsächlich wird ein Feind, der nicht für längere Zeit die unbestrittene Seeherrschaft in der Adria erlangt hat, sich hüten, ein derartiges Korps an der italienischen Küste zu landen, denn die etwa ausgeschifften und sowieso in ungünstiger strategischer Lage befindlichen Invasionstruppen würden andauernd in der Gefahr schweben, durch die ihren Seestreitkräften überlegene italienische Flotte ihrer Verbindungen mit der Heimat beraubt zu werden.

Eine feindliche Landung bei Kriegsbeginn von selbst 30 000 Mann an der italienischen Küste ist somit nicht anzunehmen und daher auch nicht zu fürchten.

Man kann ferner nachweisen, daß keiner der sonstigen Schäden, die der Feind infolge seiner anfänglichen Seeherrschaft der italienischen Adriaküste zufügen kann, direkt gefährlich oder nicht wieder gut zu machen sei.

Dieser Umstand ist gleichsam eine Entschädigung für die Schwäche und Verletzlichkeit dieser Küste.

Marinesportverein.

Es soll Sport in der Marine getrieben werden, und es wird Sport getrieben. Der Sport in der Marine ist jung und noch im Aufblühen begriffen. Es werden mannigfache redliche Anstrengungen gemacht, um die sportlichen Bestrebungen in der Marine zu fördern und etwas darin zu leisten. Ein gutes Stück ist man darin bereits vorwärts gekommen, dank den Aufwendungen und Anstrengungen der vorgesetzten Behörden, der Bereitwilligkeit von Vorgesetzten und Leuten und der sich immer mehr verallgemeinernden Überzeugung von dem Nutzen des Sports; aber auch vieles ist noch unbekannt, und mancher bequeme Weg, der ohne den Lauf des Dienstes zu kreuzen, ohne Schwierigkeit zum großen Marinesportplatz führt, ist nicht betreten worden. Deshalb seien hier einige Fragen und Vorschläge zur Erörterung gestellt, die dazu führen sollen, den Sport in der Marine in einer für den Dienst nicht hinderlichen, für den Sport selbst förderlichen Weise zu verbreiten und bestehenden Mängeln und Mißständen abzuhelfen.

Es ist verhältnismäßig wenig bekannt, daß sehr viele unserer Leute, die wirklich etwas im Sport leisten, mit und ohne Erlaubnis ihrer Vorgesetzten Mitglieder von Zivilvereinen sind. Das ist nicht richtig. Anstatt ihre Kraft auch in dieser Hinsicht in den Dienst der Marine zu stellen, unterstützen sie andere Vereine, solche von Ruf und solche von zweifelhaftem Ruf, und spielen und arbeiten skrupellos gegen ihr eigenes Korps. Kein Wunder, wenn es der Marine schwer fällt, sich im Sport hervorzutun, da ihre besten Leute gegen sie arbeiten. Wäre es nicht angebracht, bei diesen Leuten darauf einzuwirken, daß sie aus ihren Vereinen austreten und ihr sportliches Können der Marine widmen? Die verständige Leitung dieser Vereine versteht es vollkommen, daß wir versuchen, unsere Kräfte zusammenzuhalten; das ist ihr eigenes Prinzip und vom Standpunkt eines einheitlich geleiteten aufstrebenden Sports sehr begreiflich.

Digitized by Google

Ich weiß, daß man sich sogar im stillen über den Mangel an Korpsgeist wundert, daß so viele unserer Leute fremden Vereinen beitreten und ihnen gegen die Marine zum Siege verhelfen. Es ist nicht einmal nötig, daß der betreffende Mann gegen die Marine spielt, schon dadurch, daß er in einem anderen Verein ist und uns verloren geht, schädigt er uns. Er soll in den Marinesportklub „Concordia" eintreten. Das wird die Leitung seines früheren Vereins vollauf zu würdigen wissen und ihn ebenso freundschaftlich als Gegner begrüßen wie früher als Mitglied.

Der Marinesportklub bietet Gelegenheit, jede Art von Sport, Schwer- und Leichtathletik zu treiben. Er steht unter der Leitung je eines vom Stationskommando beauftragten Seeoffiziers und besteht in Wilhelmshaven und Kiel. Ich spreche besonders von dem Kieler Verein. Er macht es sich zur Aufgabe, den Sport in der Marine in richtiger, für den Dienst und Sport gleich förderlicher Weise zu heben. Es bieten sich dem Mitglied dieses Vereins viele Vorteile:

1. Das Beitrittsgeld von monatlich 30 Pfennig ist viel niedriger bemessen, als die Summen, die in anderen Vereinen zu zahlen sind, und kann leicht von jedem Mann aufgebracht werden.

2. Dadurch, daß die Leitung in der Lage ist, sich mit den vorgesetzten Behörden in Verbindung zu setzen und ein Außerachtlassen dienstlicher Rücksichten zu vermeiden, hat das Mitglied einen Rückhalt; Urlaubsverweigerungen werden seltener eintreten, weil die Übungs- und Wettspiele von der Leitung möglichst so angesetzt werden, daß sie mit dem Dienst nicht kollidieren. Die Leute brauchen nicht zu befürchten, daß ihnen durch den Eintritt in den Marinesportklub ein ihre Freizeit beschränkender neuer Dienstzwang entsteht, die Organisation des Klubs ist rein sportlicher Art und die Leitung durch einen aktiven Seeoffizier bezweckt lediglich, den Sport in der Marine in richtige Bahnen zu lenken zur Vermeidung von Mißhelligkeiten und Weiterungen, die dem Dienst schaden. Es ist anzuraten, daß kein Druck auf die Leute ausgeübt wird, dem Marinesportverein beizutreten; der richtige Weg wäre, ihnen den Sachverhalt klarzumachen und ihnen den Eintritt zu empfehlen. Dann wird sich meiner Ansicht nach die Mitgliederzahl, die jetzt leider nur etwa 100 beträgt, schnell heben, und sobald der Verein erst einmal größer geworden ist, werden seine Mittel sich mehren und er wird mehr aus dem vollen wirtschaften können; er wird dann auch imstande sein, an die Verwirklichung seiner weiteren Pläne zu gehen, soweit es geboten ist, die Kommandos zu entlasten, indem er ihnen mehr und mehr den Sportbetrieb abnimmt und in der Hauptsache allmählich auf sich konzentriert. Dadurch wäre den Kommandos eine große Erleichterung geschaffen — Zeit, Geld und Kräfte gespart.

Im Juniheft wurde eine Anleitung von Sportsfesten in der Flotte gegeben, weil die Verbände solche Feste arrangieren mußten und das auch können. Aber einzelne Kommandos und Schiffe, die keinem Verbande angehören oder nicht in der Lage sind, so ausgiebig Sport zu treiben, wie sie es wohl sollten oder möchten, könnten allmählich dazu kommen, ihren Sportsbetrieb dem Marinesportklub anzuvertrauen. Gehen wir auf ein solches Schiff oder Kommando einmal näher ein. Es soll Sport treiben, denn es wird gewünscht, und will Sport treiben, weil es von dem mannigfachen Wert des Sports überzeugt ist. In dem Maße, wie ein geschlossener Verband, kann es das einzelne Kommando aber nicht, da ihm Leute und Geld nicht so reichlich zur Verfügung stehen, und so wird sich in gegebenem Falle ein etwas forcierter Sport entwickeln, der kein richtiger Sport ist und vielen zur Last wird, wenigen zur Freude und zum Nutzen. Wenn ein derartiges Schiff oder Kommando einmal eine Sportssache veranstalten will, so werden mehr Leute zur Beteiligung aufgefordert, als man ursprünglich als sportstreibend kennt, und auf Zureden werden sich Teilnehmer melden, aber was für welche? Leute, die kein Interesse am Sport haben

Digitized by Google

und sich noch nicht dafür eignen. Damit ist aber dem Sport nicht gedient, im Gegenteil, die Leistungen der übrigen werden herabgedrückt und das Ganze nimmt nicht den Charakter eines großen Sports an, sondern den eines Massenfestes mit „Volksbelustigungen". Das muß man aber bei uns, wo der Sport erst in richtige Bahnen gelenkt werden soll, streng vom richtigen Sport trennen. Gewiß, es ist anzustreben und soll auch durch die Sportsbewegung erreicht werden, daß der Sport sich verallgemeinert. Aber eine gewisse Gefahr besteht darin, daß es überhastet wird, und dies kann leicht zur Angendienerei führen, und dem Dienst ist dadurch gar nicht gedient, denn zu einem Fest, wie es in Vorstehendem erwähnt wurde, werden sich hauptsächlich Leute melden, die sich auf diese Art vom Dienst drücken und ein paar angenehme Nachmittage verbummeln wollen. Der Faulheit wird Vorschub geleistet und dem Dienstinteresse erwächst ein Nachteil. Ein alleinstehendes Schiff oder Landkommando sollte erst einmal seine für den Sport interessierten Leute dem Marinesportklub zuführen; es würde dann nie in die Verlegenheit kommen, zum Zweck des Sporttreibens eine unfertige, mit Mühe zusammengestellte Mannschaft zum Üben zu schicken und dazu einen Teil der Leute, der eigentlich Dienst hat, freimachen zu müssen, sondern die dienstfreien Leute würden ohne Schwierigkeiten ihrem Sport nachgehen können, weil sie im Marinesportklub stets Gelegenheit dazu finden. Wenn dann wirklich einmal eine Anzahl — und hierbei kann es sich nur um eine kleine handeln — vom Verein besonders zu einem Wettspiel erbeten wird, so wird auch kontrolliert werden können, daß die Leute in der ihnen gewährten Urlaubszeit auch wirklich Sport treiben und nicht etwa einen Vereinsabend feiern, wo viel getrunken wird. In der Beziehung herrscht in der „Concordia" ein sehr gesunder sportlicher Zug. Die Spielzeiten sind bis jetzt auf Mittwoch und Sonntag nachmittag auf dem Kieler Sportplatz festgesetzt, und es wird angestrebt, auch noch den Sonnabend nachmittag zu erwerben, damit auch die andere Wache in derselben Woche zu ihrm Recht kommt. Wenn von einem Kommando erst einmal eine größere Anzahl Leute im Marinesportklub ist und die Annehmlichkeiten kennen gelernt hat, werden die Leute selbst unter ihren Kameraden Anhänger werben und so wird sich das Schiff sportlich entwickeln ohne Zwang und zum Nutzen für Dienst und Sport.

Noch ein anderer Vorteil bietet sich dem einzelnen Schiff oder Kommando dadurch, daß es seine Leute dem Marinesportklub zuführt. Es wird in pekuniärer Hinsicht entlastet werden. Über die zu leistenden Anschaffungen und Aufwendungen für den Sport wird viel geklagt. Spielgeräte, Fußballstiefel, Abzeichen, vor allem aber ein Sportsfest mit seinen Ausgaben, sind teuer, und die dazu nötigen Geldmittel werden nur mit Mühe und nicht gern von den Kantinenersparnissen gegeben, und das umsoweniger, als gerade die Leute, für die sportliche Ausgaben nötig sind, wohl am wenigsten zur Kantinenersparnis beigetragen haben, weil sie — wenig trinken und rauchen; das ist an und für sich von diesen Leuten anzuerkennen und ihnen vielleicht auch darum eine Unterstützung zu gönnen; aber anderseits wird auch die Ansicht vertreten, vor allem vom Standpunkt der Leute aus, daß denen hauptsächlich die Ersparnisse zugute kommen sollten, die ihr Geld in der Kantine gelassen haben, und nicht gerade den andern.

Also wäre Herabminderung der für Sport aufzuwendenden Kosten sehr erwünscht. Als Vorschlag ließe sich in Erwägung ziehen, daß die einzelnen Kommandos, die viele ihrer Leute im Marinesportklub haben, den Verein jährlich mit einer bestimmten Summe unterstützen, wie dies bereits von seiten einiger Landkommandos geschieht. Diese wird lange nicht die Höhe der bis jetzt für den Sport aufgewandten Gelder erreichen, und das Kommando ist seiner Verpflichtungen mit einem Male ledig. Sobald der Verein wächst und seine Mittel sich mehren, kann er besser wirtschaften, denn es ist klar, daß ein großer Betrieb billiger ist, als ein kleiner. Gewisse

Digitized by Google

Arten des Sports werden wohl stets bei den Schiffen und Kommandos bleiben müssen, so hauptsächlich die rein dienstlichen Sportzweige, wie Rudern, Segeln und vorerst auch Schwimmen; aber ernstlich zur Erwägung gestellt wird die Frage, ob sich nicht allmählich — zuerst von alleinstehenden Schiffen und Kommandos, später vielleicht sogar von der Flotte — der gesamte Sportbetrieb auf den Kieler und Wilhelmshavener Sportklub konzentrieren ließe. Es wäre damit den Kommandos, wie eben gezeigt ist, eine große Erleichterung geschaffen und der Sport würde einheitlich gehoben und sich in fachmännischer Weise ohne Schwierigkeiten und Mißhelligkeiten entwickeln können.

Eine dabei noch auftauchende Frage ist die des Platzes zur Ausübung. Der Kieler Sportplatz ist abgelegen. Auf Ansuchen läßt sich den Spielern wohl leicht in der Anlage der Wik oder anderswo ein Raum zur Verfügung stellen, aber das ideale wäre ein besonderer Marinesportplatz, wo die Marine jederzeit ungehindert Sport treiben könnte und wo durch Zusammenziehung aller Sporttreibenden sich schöner Wettbewerb und reger Wetteifer erzielen ließe. Das ist aber eine weiter abliegende Frage, deren Klärung von vielem noch abhängig ist, so von der Verfügung über geeignete Plätze, von der leidigen Geldfrage und anderen Rücksichten. Angeregt aber sollte sie werden. Rz.

Notizen zur Luftschiffahrt im Sommerhalbjahr.

Seeoffizier-Luftklub Wilhelmshaven — Ein Gedenktag der Luftschiffahrt — Weilburg und Teutoburger Wald — Die deutschen Flugwochen — Gründe unseres Zurückbleibens —.

Es werden Flügel kommen!
(Lionardo da Vinci.)

I.

Am Sonnabend, dem 19. März, trat in Wilhelmshaven eine luftsportliche Vereinigung von Seeoffizieren ins Leben, der Seeoffizier-Luftklub Wilhelmshaven. In Anlehnungen an die Normalsatzungen des deutschen Luftschifferverbandes für Luftschiffervereine wurden die Statuten festgelegt, Pflege und Förderung der Luftschiffahrt auf allen Gebieten durch Seeoffiziere als Tendenz der Vereinigung betont, wenn auch zunächst nach Maßgabe der Mittel nur ein Freiballon beschafft werden konnte. Die Gründung sollte beweisen, daß auch der deutsche Seeoffizier am Werdegang der Lufteroberung teilnehmendes Interesse nimmt und daß auch wir — nach Vorgang der Kameraden anderer Nationen — bereit sind, an der Auswertung und Förderung des Erreichten tätigen Anteil zu nehmen. Interessant in diesem Zusammenhang ist der Glückwunschbrief eines Oberleutnants der dänischen Marine, des Vizepräsidenten des dänischen Aeroklubs, zur Gründung unseres Seeoffizier-Luftklubs („ich meine, die Luftschiffahrt ist der Seeschiffahrt so ähnlich, daß alle Seeleute [Belagerung von Paris 1870/71] und namentlich aber die Seeoffiziere die Fähigkeit haben, die Luftschiffahrt vorwärts zu bringen", . . „ich hoffe, daß die Luftschiffahrt bald ihre Führer unter den Seeoffizieren finden wird").

Ist der Anfang im Freiballon, dem „Dingi auf der Jade ohne Riemen", auch bescheiden: der erste Schritt ist getan! Ausbauen und Weiterbauen ist leichter; auch die Technik soll das Wort haben. Aus der Freude am Lehrinstrument des Luftsports soll sich Interesse und Befähigung für Luftschiff- und Flugzeugführung entwickeln; denn wie tüchtige Handels- und Kriegschiffsleute in Jugend- und Lehrjahren auf dem Segelschiff gelernt haben, ihren Dampfer gut über See zu führen, kann auch der künftige Luftkapitän und Luftsteuermann sich im Freiballon die genaue Kenntnis und Beherrschung des Elements erwerben kann, der Freiballon — analog

Digitized by Google

dem Kadetten- und Schiffsjungen-Schulschiff — einen Stamm luftmännischer Bevölkerung heranbilden.

Wenn auch über der Gründung des Seeoffizier-Luftklubs das Motto steht: oh young Australia, you have come at last! ist's doch nicht zu spät! Denn das Jahr 1910 hat bisher in der Weiterentwicklung der Eroberung der Luft trotz manchen Rekords nicht das gehalten, was der Herbst 1909 versprach.

II.

Einen Gedenktag des Freiballonsports feierte am 26. Juni der Seeoffizier-Luftklub durch einen Aufstieg, den hundertjährigen Todestag Josef Montgolfiers. — 1783 erscheint durch der Brüder Montgolfier Verdienst der Luftballon in der Geschichte der Erfindungen und gibt den unklaren Ideen, die zu jener Zeit infolge der Lehren von verschieden schweren Luftsorten in den Köpfen vieler gelehrter Männer spukten, Hand und Fuß. Was sich allerdings die beiden Montgolfiers — wohlhabende, im Interesse ihrer Papierfabriken viel in Mathematik und Physik arbeitende Fabrikanten — dabei dachten, als sie unter einer mit Papier beklebten Leinwandhülle feuchtes Stroh und zerhackte Wolle verbrannten, kann man heute nicht mehr sagen. Jedenfalls, über den eigentlichen Vorgang, daß nämlich die Luft im Ballon durch Erwärmung leichter wurde, so daß sie ihre Hülle tragen konnte, waren die Montgolfiers sich nicht im klaren.

Nach einigen gelungenen Vorversuchen ließen die Brüder am 5. Juni 1783 einen Ballon in ihrem Heimatsort Annonay aufsteigen: einen kegelförmigen Ballon aus Papier von 34 m Umfang, dessen mit Leinwand gefütterte Bahnen fest miteinander verknüpft waren. Unter dem Jubel einer erstaunten und begeisterten Zuschauermenge erhob sich der Ballon zu 300 m Höhe, nach zehn Minuten aber fiel er wieder zur Erde, weil die heiße Luft schnell durch die Knüpflöcher entwich.

Wie ein Lauffeuer verbreitete sich die Nachricht von der neuen Erfindung. In Paris wurde gesammelt und der Physiker Professor Charles damit beauftragt, das Experiment nachzumachen. Da war guter Rat teuer, weil die Montgolfiers über ihr Gas, das sie ja selbst nicht kannten, das größte Stillschweigen beobachteten. Charles löste die ihm gestellte Aufgabe wissenschaftlich: er sagte sich, daß ein Ballon nur in der Luft hochsteigen kann, wenn er mit einem Gas gefüllt ist, das leichter ist als die Luft, und da 1766 der Engländer Cavendish das leichte Wasserstoffgas entdeckt hatte, entschloß sich Charles, es damit zu versuchen. Mit Umsicht und Genialität erbaute er Gaserzeugungsapparate, und schon am 27. August 1783, zwölf Wochen nach Montgolfiers Versuch, stieg der erste Gasballon vom Marsfelde in die Luft.

Den Erfindern zu Ehren taufte man den Warmluftballon „Montgolfière", den Gasballon „Charlière".

Wie die erste „Charlière" auf ihrem Fluge von einem traurigen Geschick verfolgt wurde, hatte auch der erste Ballon — den Montgolfier in Paris baute — kein Glück; gerade als er fertig war, zerstörte heftiger Regen und Sturm das mühsam geschaffene Werk. Aber unverdrossen gingen die Brüder wieder an die Arbeit. Sie bauten einen neuen kugelförmigen Ballon aus wasserdichter Leinwand mit 1480 cbm Rauminhalt. In Gegenwart Ludwigs XVI. stiegen im großen Hofe des Versailler Schlosses in diesem Ballon die ersten Luftschiffer auf: nämlich ein Hammel, eine Ente und ein Hahn; einige Kilometer von Versailles ging der Ballon nieder; allen drei Insassen war die Fahrt gut bekommen. Mit dieser Fahrt war das Glück der Montgolfiers gemacht; die Erfinder wurden von aller Welt gefeiert und mit Ehren überschüttet.

Da die Fahrt der ersten Passagiere bewies, daß die Luft höherer Regionen dem tierischen — also auch dem menschlichen — Organismus nicht schädlich war,

Digitized by Google

bauten die Montgolfiers einen Ballon, der Menschen aufnehmen sollte; am 15. Oktober stieg als erster Pilâtre de Rozier im Fesselballon in die Luft. Derselbe Rozier unternahm einige Wochen später (21. November 1783) mit dem Infanteriemajor Marquis d'Arlandes die erste Freiballonfahrt. Zuerst hatte der König für das Wagnis zwei zum Tode verurteilte Verbrecher bestimmt, und nur mit Mühe erlangte Rozier vom König die Erlaubnis, mit seinem Freunde aufsteigen zu dürfen. —

Josef Montgolfier durfte den Siegeszug seiner Erfindung noch erleben; am 26. Juni 1810 starb er, und eine dankbare Heimat schrieb auf sein Grabdenkmal den (von ihm erworbenen) Wappenspruch seines Geschlechts: Sic itur ad astra!

III.

Zu den Sternen trug eine nationale Begeisterungsfreudigkeit seit 1908 auch den unermüdlichen Grafen Zeppelin, als er bei Echterdingen im Unglück das Glück hatte, Unglück zu haben. An dieser Stelle wurde schon im Januarheft vor allzu einseitiger Parteinahme *für ein System* gewarnt, und die Entwicklung hat solchen Bedenken Recht gegeben.

Es vollzieht sich, wie die „Deutsche Zeitschrift für Luftschiffahrt" sagt, gegenwärtig ein Umschwung der Stimmung. Wir wollen unsere Luftschiffe behalten und weiterbauen und vervollkommnen, aber die Luftschiffe sollen nicht mehr alles Geld verschlucken.

Der Untergang des „Z II" unter militärischer Führung bei Weilburg im April hat einen Hader der Parteien geweckt, der noch heute nicht völlig verstummt ist; die Anhänger des starren Systems machten natürlich die militärische Führung, die Gegner des Systems ebenso natürlich das System verantwortlich; ich glaube man kommt am weitesten, wenn Luftschiffführer und Luftschiffkonstrukteure — statt sich gegenseitig die volle Schuld aufzubürden — jeder an seinem Teil frisch an die Arbeit geht, aus der praktischen Auswertung der Unfälle für sich und seine Kunst zu lernen, wenn beide den Mut haben, begangene Fehler und vorhandene Mängel einzugestehen. Daß einem in der Entwicklung stehenden Verkehrsmittel nicht von vornherein Meister vom Himmel fallen, daß Fehler gemacht werden müssen, ist selbstverständlich: aus Fehlern aber soll man lernen; auch für erfahrene Seeleute sind Seeamtsentscheidungen eine lehrreiche Lektüre.

Gute Navigierung arbeitet vor und während der Fahrt. Als die drei Luftschiffe — die in Köln Luftschiffmanöver abhielten — auf die Reise nach Homburg gingen, hatten wir seit mehreren Wochen meteorologisch böse Frühjahrszeichen; seit der Sonntags-Todesfahrt des Ballons „Pommern" in Stettin gab es ununterbrochene Sturm- und Regentage, Wolken- und Gewitterbildung, Winde mit meist böiger Tendenz und besonders auch starke Bodenwinde. Die Aachener Meteorologen Dr. Pohlis und Dr. Reger vom Aachener Observatorium sollen die Wetterlage rechtzeitig richtig erkannt und auch schon in Köln vor der Abfahrt der drei Schiffe offen ihre Besorgnisse geäußert haben. Selbstverständlich darf sich eine Ausbildung, die kriegsmäßige Leistungen erreichen will, nicht vor „einem bißchen schlecht Wetter" fürchten. Auch unsere Torpedoboote erproben in Sturmfahrten — bei denen sie absichtlich schwere See suchen — das Material, prüfen und erziehen ihr Personal.

Ob die Fahrt der drei Luftschiffe angesichts der Wetterverhältnisse zu gewagt war, kann ich nicht beurteilen; daß aber etwas gewagt werden muß, wenn man weiter kommen will, ist klar; die Seefahrt — zu der die Parallele auf Schritt und Tritt sich aufdrängt — ist alt, und doch muß auch in ihr immer gewagt werden, und oft genug ist's nicht sicher, ob das Wagnis gelingt. Anderseits aber sprach gegen die Fahrt die geringe Sturmtüchtigkeit aller „Leichter als die Luft"-Konstruktionen; die großen tückischen, unbeholfenen Tragkörper bieten dem Winde große Widerstands-

Digitized by Google

flächen und machen das Manövrieren wahrlich nicht leicht. Der Kommandant eines Flußkanonenbootes in China — das wegen seines geringen, durch den Verwendungszweck bedingten Tiefgangs wenig seetüchtig ist — läuft nicht aus, wenn die Wetterwarte Zi-ka-wey Taifun-Telegramme verschickt. Dieses Einfordern von Wettertelegrammen — das der Seemann nie vergißt — ist durch den Beschluß des deutschen Luftschifferverbandes nun auch allen Ballon- und Luftschiffführern zur Pflicht gemacht, und die Entscheidung, ob die Fahrt angetreten werden darf, ist (im Gegensatz zu früher) nicht nur in die Hand des Führers gelegt. Wenn durch solche Maßregel die eine oder die andere leichtsinnige Fahrt verhindert wird, dann sind — wenn dies auch ein sehr schwacher Trost ist — die Opfer des Luftsports in den ersten Monaten des Jahres 1910 nicht ganz umsonst gewesen.

Auf besonderen Überlegungen fußend, setzt der Seeschiffskapitän die Uhrzeit des Auslaufens fest; da sprechen Stromverhältnisse mit, die ausgenutzt werden sollen, und der Wunsch, bei einem gewissen Grad von Helligkeit eine bestimmte Stelle zu passieren; beim Segelschiff naturgemäß vor allem Windrücksichten. Am 24. April abends flaute der Wind plötzlich ab; Oberleutnant Stelling, der erprobte Führer des „P II", griff die günstige Rückkehrgelegenheit beim Schopf und erreichte Köln nach glücklicher Fahrt; freilich war seine Landung im Heimatshafen kein leichtes Manöver. Auch „Z II" hätte die Flaute des Sonnabend-Abend ausnutzen können!

Nun die Navigierung der Fahrt. Über Limburg machte das Fahrzeug wegen des starken Gegenwindes keine Fahrt mehr voraus, und die Schiffsführung entschloß sich zu ankern. Man kann zweierlei Ansicht sein, ob es notwendig ist, mit einem völlig intakten Fahrzeug, das noch für mehr als 20 Stunden Betriebsmaterial an Bord hat, sofort zu ankern, wenn man nicht mehr gegen den Wind ankommt; auch Segelschiffen passiert es häufig, daß sie stundenlang auf der Stelle treiben; und die Seemannsregel, daß man — mit gutem Fahrzeug unter sich — beim Sturm die hohe See suchen soll und die Küste meiden, kann sich wohl auch der Luftnavigateur zur Regel nehmen. Wenn man sich aber einmal zum Ankern entschließt, muß man den Ankerplatz aussuchen; auf See gilt es dabei auf Wassertiefe, Bodenbeschaffenheit, Lage zu Strom und Wind zu achten. Die völlig ungeschützte Hochebene bei Limburg war für das Luftschiff wenig geeignet; eine Überlegung hätte an der Hand der Karte wohl dazu geführt, kehrtzumachen und in Lee des Taunus zu ankern, wo dasselbe Luftschiff schon einmal auf der Fahrt von Frankfurt nach Köln zu Anker gelegen hatte.

Auf der Limburger Hochebene trat die Schwierigkeit des Verankerns der starren Luftschiffe im Sturm in erhöhtem Maße in Erscheinung. Man kann ein starres Luftschiff entweder sehr kurz verankern (so geschah es bisher durch die vom Grafen Zeppelin ausgebildeten Führer), oder man kann es sehr lang verankern, muß aber dann Stampfen und Gieren des Fahrzeuges ausmanövrieren; vor Limburg lag „Z II" aber vor halblangem Ankertau. Empfehlenswert erscheint mir eine Verankerung der starren Luftschiffe an mehreren Stellen durch Gurte, die am Luftschiffkörper fest sind, an eingegrabenen Ankern festgemacht und mit Taljen steifgeholt werden; ein Federn läßt sich durch weit ausladende Pufferfüße unter den Gondeln ermöglichen.

Die Freunde des starren Systems meinten nach dem Unglück, die Katastrophe wäre vermieden worden, wenn „Z II" entweder mit „P II" gemeinsam am Abend zuvor zurückgefahren (als man das Abflauen des Windes ausnutzen konnte), oder wenn „Z II" bei Homburg liegen geblieben wäre; oder auch, wenn er im Sturm „beigedreht" hätte (wie es in der Seemannssprache heißt) oder schließlich, wenn er „luftmännischer" verankert worden wäre.

Keine aber von diesen Entschlußmöglichkeiten hilft über die Tatsache hinweg, daß „Z II" sein Reiseziel Köln auch dann nicht so rechtzeitig wie „M I" und „P II"

Digitized by Google

erreicht hätte, wenn diese beiden gleichzeitig mit „Z II" von Homburg Anker aufgegangen und in denselben Sturm hineingelaufen wären.

Sturm ist etwas, womit die militärische Verwendung von Luftfahrzeugen im Frieden und im Kriege jederzeit rechnen muß. Als er da war, kam es darauf an, wie sich bei Lösung des zweiten Teiles der Aufgabe (Rückfahrt nach Köln) die drei Luftschiff-Systeme mit dem schlechten Wetter abfinden würden. Dem halbstarren „M I" und dem unstarren „P II" stand die Wahl: durch die Luft oder mit der Eisenbahn, frei. „M I" wählte den sicheren Weg per Achse (ob wegen seines Motorschadens oder — wie offiziös versichert wurde — aus Instruktionszwecken, ist dabei gleichgültig, denn der Motorschaden trifft nicht das System). „P II" fuhr nach kurzer, schneidiger Nachtfahrt mit eigenen Motoren nach Köln; hätte ihn unterwegs der Sturm überrascht, konnte er sofort landen und dann auch mit der Bahn sein Ziel erreichen. Das muß betont werden: gute Führung hätte vielleicht das Luftschiff „Z II" vor dem Untergang bewahrt; aber auch die geschickteste Führung hätte das Luftschiff — gleiche Sturmverhältnisse während der Fahrt vorausgesetzt — nicht zu dem Zeitpunkte nach dem Bestimmungsort bringen können, zu dem die Vertreter der beiden anderen Systeme eintreffen konnten.

Das aber ist eine unumgängliche Forderung der militärischen Verwendbarkeit eines Luftfahrzeuges, daß es auch bei Sturm und „wenn die Meteorologen schlechtes Wetter vorhersagen", auf irgend eine Weise dahin geschafft wird, wo die Leitung es braucht; das ist notwendig vor und nach jeder taktischen Aufgabe. Der Weilburger Unfall weist also aufs neue eine Schwäche der starren Luftschiffe, die Unmöglichkeit, anders als mit eigenen Motoren transportiert zu werden. (Wenn man die vielen Vorzüge des starren Systems anerkennt, darf man diesen Mangel ruhig zugeben, das schadet nichts!) In der Presse wurde nach dem Unglück vielfach die Forderung aufgestellt, Luftschiffhäfen müßten über ganz Deutschland verstreut als sichere Ankerplätze angelegt werden. Wo sollen aber die hunderte von Millionen Mark herkommen, die der nutzlose Bau kosten würde? Woher soll man auch nur den Platz für solche gewaltigen (natürlich auch drehbaren!) Luftschiffstationen nehmen? Wenn man in jedem Echterdingen, Göppingen, Limburg einen Luftschiffhafen bauen wollte? Und was nützen uns solche Hallen im Kriegsfalle, wenn man im Feindeslande starre Luftschiffe verwenden will? Die Entwicklung wird sehr rasch über die gut gemeinten Vorschläge hinweg zu wichtigeren Fragen schreiten: im konstruktiven Vervollkommnen des Systems liegt das Heil! Nicht die Luftschiffhafenbauer, sondern die Luftschiffkonstrukteure haben das Wort! — Eine andere Überlegung aber noch heischt weitere Arbeit am starren System: der Gedanke an die großen Gefahren eines führerlosen Zeppelin für Leben und Eigentum gänzlich Unbeteiligter. Bei Weilburg brachte der Felsen von Webersberg das daherstürmende Luftschiff zum Stehen, nachdem wie später im Teutoburger Walde die vorher gerammten Fichtenstämme wie Halme zersplittert waren und die Fahrt abgestoppt hatten. Unabsehbares Unheil wäre entstanden, wenn das mit 20 Sekundenmeter (72 km in der Stunde) daherbrausende Fahrzeug am Bergabhang ein Dorf oder eine Stadt im Wege gefunden hätte. Beim Freiballon, beim unstarren, beim halbstarren Luftschiff kann man im letzten Augenblick durch das Reißen der Reißbahn den Ballonkörper entleeren und dadurch das Davonfliegen verhindern. Auch dem Zeppelin-Fahrzeuge muß man im Augenblicke der Gefahr durch eine ähnliche Einrichtung — die natürlich komplizierter sein würde, als die einfache Reißbahn des Freiballons — durch Ablassen des Gases die Flugkraft rauben können.

IV.

Es scheint neuerdings, als ob doch nun endlich das öffentliche Interesse im Kampf hie schwerer hie leichter als die Luft energischer als früher für die Schwerer als die Luft Partei nähme. —

Digitized by Google

In Deutschland waren für 1910 drei Flugwochen vorgesehen: zwei liegen hinter uns, die dritte steht vor der Tür. Der Beginn der ersten (internationalen) stand im Zeichen des gelungenen Fluges London—Manchester; diese Flugleistung aber predigte den engen Zusammenhang zwischen Überlandflugleistung und Flugwochen; denn — wie der Gewinner des »Daily Mail«-Preises, Paulhan, nach seinem Flug betonte — das Hauptverdienst an den Fortschritten der Flugtechnik in den letzten beiden Jahren gebührt den (viel geschmähten) Flugwochen; durch sie wurde das Interesse an dem von vielen als Spielzeug angesehenen Flugzeug in weitere Kreise getragen, wurden der sportliche Ehrgeiz gespornt, Industrie und Kapital interessiert und durch die Internationalität der Veranstaltungen wertvolle Anregung gegeben. Zwar waren auf der internationalen Flugwoche in Deutschland (Mai 1910) die Internationalen sehr dünn gesät: Baron de Caters auf Voisin; auch auf Voisin der Däne Svendson; dessen Landsmann Thorup auf Blériot, und der Franzose Amérigo auf Sommer; die Anregung aber war schon durch die Herbstwoche 1909 gegeben, als wir Blériot, Latham, Farman, Rougier bei uns sahen. An den deutschen Fliegern hat der deutschem technischen Können Vertrauende schon damals keine Enttäuschung erlebt: Engelhardt, Frey, Jeannin konnten sich den Großen der Franzosen getrost vergleichen; alle drei flogen verschieden: Engelhardt hatte das größte Können, Frey (der auch in Frankreich sehr gerühmt wurde) die größte Ruhe, Jeannin den größten Schneid. Thelen, der bei der zweiten Flugwoche $^2/_3$ aller Preise davontrug, war durch Havarie seiner Apparate kurz vor der Woche nahezu außer Gefecht gesetzt. Auch Dorners kleiner überaus praktischer und entwicklungsfähiger Apparat konnte erst auf der zweiten Flugwoche zeigen, was er leisten konnte. Neben diesen verdient Wienczierz, der das Straßburger Münster umflog — außer Latham fast der einzige, der den eleganten aber sehr schwer zu meisternden Antoinette-Flieger völlig beherrscht —, die größte Beachtung; (er hat inzwischen auf der Flugwoche zu Havre gegen die besten französischen Flieger den ersten Passagierpreis gewonnen). Hans Grade, der Gewinner des Lanz-Preises der Lüfte, war zur ersten Woche nicht erschienen; zur zweiten kam er auf vielfaches Drängen wenigstens am vorletzten Tage, um einige (den übrigen Leistungen gegenüber) wenig imponierende Flüge zu zeigen.

Seit Mai hat nun eine ganze Zahl weiterer deutscher Flieger die Pilotenprüfung bestanden, so daß für die nationale Oktober-Flugwoche guter Sport zu erwarten ist, zumal da auch die Preisstiftungen, mit deren spärlichem Fließen unsere Flugveranstaltungen so sehr gegen die des Auslandes abstachen, mehr in Fluß gekommen sind (Kriegsministerium allein 25 000 + 18 000 ℳ). Freilich darf man bei solchen Hoffnungen nicht den französischen Maßstab anlegen. Als man in Frankreich erkannt hatte, daß in den „Leichter als die Luft" gegen die durch die Millionenspende des deutschen Volkes vorläufig fest fundierte Zeppelin-Baugesellschaft, gegen den Militär-Luftschiffbau des Kriegsministeriums, gegen die auf Anregung des deutschen Kaisers ins Leben gerufene „Parseval" bauende Motorluftschiff-Studiengesellschaft in den nächsten Jahren nicht aufzukommen war, griff man um so eiliger zu, um jeden Preis in den „Schwerer als die Luft" wenigstens die Hegemonie zu wahren. Staatlich und privat wurden Flieger und Flugveranstaltungen unterstützt, die Piloten vom Präsidenten und von Ministern als Kulturträger gefeiert. Aus anderen Ländern kamen Schüler; vergessen waren die Erfolge der Wrights, vergessen Lilienthals bahnbrechende Versuche; Flugzeugwerft und Flugzeugschule des Auslandes wurde Frankreich. Für 1910 allein stehen für Frankreich achtzehn Flugwochen mit $3^1/_4$ Millionen Francs an Preisen auf dem Luftsportprogramm. In demselben Verhältnis stehen auch die Leistungen; ich nenne einige interessante Vergleichszahlen der Gegenüberstellung Reims — Johannisthal: Für Reims hatten 76 Flugzeuge gemeldet und 50 flogen wirklich, Johannisthal sah kaum 12; in Reims wurden fast Tag für

Digitized by Google

Tag Weltrekords gebrochen, in Johannisthal wurde überhaupt nur ein Höhenflug unternommen (der II. Höhenpreis von 3000 ℳ blieb trotz sehr leichter Bedingungen ungewonnen!). Die beste Gesamtflugzeit während der ganzen 7 Tage der Berliner Flugwoche erreichte nur die Hälfte des besten ununterbrochenen Dauerfluges in Reims; in Reims hielt es jeder Flieger für eine Ehre, fliegen zu dürfen, in Johannisthal flogen verschiedene Führer nur ungern, „weil es sich nicht lohne". Noch krasser wird das Mißverhältnis bei den Überlandflügen, wenn man den Circuit de l'Est dem Flug Frankfurt—Mainz—Mannheim vergleicht.

V.

Die Frage nach den Gründen solcher Rückständigkeit des Flugsports ist nicht leicht zu beantworten. Die Flieger freilich sind sich einig: sie lassen nur das fehlende Interesse und die geringen Preise als Gründe gelten; das ist natürlich einseitig gedacht; es kommt eben mancherlei zusammen:

1. Unsere eigenen Konstrukteure sind zum Teil zu große Eigenbrödler und bewegen sich auch auf falschem Wege. Die französischen Typen sind für die verschiedenen Drachenflieger-Systeme nur noch in Kleinigkeiten verbesserungsfähig: für deutsche Konstrukteure sollte der Schraubenflieger — der streng wissenschaftlich aufbauende Arbeit braucht — das Gebiet zäher Arbeit werden; auf diesem französischerseits wenig bebauten Feld können dem deutschen Konstrukteur noch reiche Früchte reifen.

2. Es fehlt dem Flugsport in unserem Vaterlande noch das Volksinteresse: die Flugwoche in Reims, der Rundflug durch Ostfrankreich wurden zum nationalen Ereignis; vom frühen Morgen bis zum späten Abend harrten die Zuschauer auf den Flugplätzen und den bekannt gegebenen Etappen; Reims nahm in 6 Tagen zwei Millionen Francs an Eintrittsgeldern ein. Die Berliner aber kommen in diesem Jahre nicht, weil — keine berühmten ausländischen Aviatiker fliegen; im Herbst 1909 hatten noch die Namen Blériot, Farman, Latham, Rougier gelockt.

3. Es fehlte bisher auch in Deutschland an den nötigen Geldpreisen. Leider hat sich eben alles darauf zugespitzt. (Paulhan verdiente in einem halben Jahre gegen eine Million; Farman und Rougier brauchten etwas länger zum gleichen Gewinne.) Für die dritte und letzte Flugwoche dieses Jahres sind die Aussichten ja auch bei uns besser geworden.

4. Einen wichtigen Grund vergessen die Flugzeugführer aber meistens zu nennen: es wird bei uns noch zu wenig sportsmäßig geflogen; der Sport hat das Automobil und das Motorboot, das Fahrrad und den Freiballon groß gemacht. Sportmäßig müssen die Konkurrenzen ausgeschrieben werden, damit neben dem drohenden Übergewicht der Professionals der sportliche Schneid des Herren-Fliegers zu seinem Recht kommt. Solchen sportlichen Leistungen winkt der Lohn in dem größeren Interesse, das dann die Industrie an der neuen Kunst gewinnen wird; denn die Industrie muß zunächst auf den Plan! Die Industrie und nicht der Staat! Selbstverständlich wird später der Staat der beste Abnehmer für Flugmaschinen sein; aber bauen muß sie erst die Industrie; wie in Frankreich: aus den Apparaten, die dort der Staat in eigener Regie bauen ließ, ist nicht viel geworden; vor einigen Wochen aber hat er gegen 70 Apparate (Blériots und Farmans) in Auftrag gegeben: auch dieser Vergleich ist lehrreich.

Unsere Flugzeugkonstrukteure und Flugzeugführer aber sollten über ihre Arbeit das Leonardo da Vincische Wort setzen: „Es werden Flügel kommen!" — dem aber noch hinzufügen: es bleibt sich nicht gleich, durch welche Nation!

Kapitänleutnant a. D. F. W. Kaiser.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Politische Geschichte des modernen Europa. Entwicklung der Parteien und Staatsformen 1814 bis 1896. Von Ch. Seignobos, Professor an der faculté des lettres der Universität Paris. Deutsch nach der fünften Auflage des Originals. — Verlag von Dr. Werner Klinkhardt.

In der Vorrede zur ersten Auflage seines Werkes macht der Verfasser darauf aufmerksam, daß es bislang eine umfassende Darstellung der Geschichte des neunzehnten Jahrhunderts nicht gibt und daß demgemäß das Publikum die zeitgenössische Geschichte nicht kennt, weil für dieses Thema eine erdrückende Menge von Quellen vorhanden ist und deshalb die Fachgelehrten sich scheuen, an seine methodische Bearbeitung heranzugehen. Anderseits hat den Übersetzer zu seiner Arbeit der Umstand veranlaßt, daß in der deutschen Literatur tatsächlich eine so handliche und geschickte Zusammenstellung der modernen europäischen Geschichte nicht vorhanden ist, und man wird nach Durchsicht des Werkes sagen müssen, daß er recht daran getan hat, dieses Werk dem deutschen Lesepublikum zugänglicher zu machen. Allerdings umfaßt auch dieser Überblick, abgesehen von der umfangreichen Bibliographie, noch immer 781 Druckseiten größeren Formats, und es ist keine ganz leichte Mühe, sich durch dieses Werk hindurchzuarbeiten. Möglich wurde bei der erdrückenden Fülle des Stoffes diese Zusammenfassung auch nur dadurch, daß der Verfasser die Kriegsgeschichte nur in den unentbehrlichen Umrissen gab, so daß nur die Ergebnisse der Kriege übrigblieben und das Hauptgewicht auf die Entwicklung und die Verwicklungen gelegt wurde, die in der dargestellten Periode reichlich genug kriegerische Lösung erforderten. Gut herausgeschält werden bei dieser Behandlung des Gegenstandes die Hauptakteure der weltgeschichtlichen Handlung, so das kühne Intrigenspiel Napoleons III., die Persönlichkeiten Pius' IX. und Leos XIII. und anderer mehr. Den Versuch, bei der 1907 erschienenen fünften Auflage sein Werk bis zur Gegenwart fortzuführen, hat der Verfasser nicht unternommen; es ist in den letzten zehn Jahren wieder soviel politische Geschichte gemacht worden, daß dazu eine Umarbeitung wesentlicher Teile des Buches notwendig gewesen wäre. Aber auch so bietet das im gewissen Sinne veraltete Werk so viel des Wissenswerten und ist in bezug auf die Entstehungsgeschichte des Vorhandenen in der äußeren und inneren Politik jedenfalls so bedeutend, daß ihm der Charakter eines voll brauchbaren Nachschlagewerkes noch lange erhalten bleiben wird. Zur Erfassung des Gegenstandes im ganzen ist freilich ein Durcharbeiten des Ganzen unerläßlich, zumal da bei der vom Verfasser befolgten Methode nicht auf die zeitliche Reihenfolge, sondern auf die inneren Zusammenhänge der Hauptwert gelegt ist und demgemäß die einzelnen Geschehnisse unter den verschiedenen für sie bedeutsamen Gesichtspunkten beleuchtet und behandelt worden sind. Unter diesen Umständen gibt auch nur ein eingehendes Inhaltsverzeichnis mit ausführlichen Kapitelüberschriften einen allgemeinen Überblick, während auf ein Sach- und Namenregister verzichtet ist. Jedes dieser Kapitel kann aber für sich bei dieser Methode gewissermaßen als eine Monographie angesehen werden, die, durch die Überschrift hinlänglich gekennzeichnet, da genügen wird, wo nur an einem Einzelgegenstand ein Interesse obwaltet. Hier ist die Methode des Verfassers der chronologischen Darstellung bei weitem überlegen, und hierin beruht der hauptsächlichste Vorzug des Werkes. Auf eine nähere Inhaltsangabe müssen wir unserseits selbstverständlich verzichten, umsomehr als das, was das

Digitized by Google

Buch bringt, dem modernen Menschen, der inmitten des politischen Lebens steht, in den äußeren Umrissen und Richtungslinien nicht unbekannt sein kann. Der Leser wird diese Umrahmung in den einzelnen Kapiteln mit plastisch deutlichen Bildern ausgefüllt finden.

Mittlers Almanach. Ein Jahrbuch für alle Freunde der deutschen Wehrmacht. Mit 22 Bildertafeln. — Preis in künstlerischem Pappband 4 *M*.

Die Königliche Hofbuchhandlung E. S. Mittler & Sohn tritt in ihrem Almanach mit einem neuen Unternehmen auf den Büchermarkt. Das Werk bezweckt in erster Linie eine allgemein verständliche Belehrung über den jeweiligen Entwicklungsstand von Heer und Flotte sowie über die in Betracht kommenden neuesten Fortschritte. Daneben werden Fragen der äußeren Politik und der Kolonien abgehandelt. Weiter bringt der vorliegende Almanach einige Biographien, so u. a. Kuropatkin und General Sir Ian Hamilton, endlich wird der Inhalt durch eine Reihe ernster und humoristischer Erzählungen zumeist aus dem Militärleben, darunter einige ganz vortreffliche Sachen, und durch zwei stimmungsvolle Lieder „Stapellauf" und „Am Meere" belebt. Die beigegebenen Bildertafeln sind technisch vollendet und von feinem Geschmack. Als Mitarbeiter sind die berufensten Fachleute und sonstige bewährte Kräfte herangezogen. Wir begrüßen das neue Unternehmen als eine zweckmäßige, für ein größeres Publikum berechnete Ergänzung der Fachliteratur und wünschen ihm einen guten Erfolg. Der Preis muß für das Gebotene als sehr wohlfeil bezeichnet werden.

Der bekannte Verlag von Moritz Ruhl in Leipzig, bei dem die Uniformbilder in Leporelloformat erscheinen, hat auch **die neue graue Felduniform der deutschen Armee,** soweit darüber bis jetzt Bestimmung getroffen ist, in den Kreis seiner Veröffentlichungen einbezogen. Da die Uniform durch diese Abbildungen sehr viel anschaulicher gemacht wird, als durch die Beschreibung, so dürfte das Heftchen sehr willkommen sein. Die Darstellung der Mannschaftsuniform wird folgen, sobald die Bestimmungen darüber veröffentlicht sind. Es ist darauf hinzuweisen, daß die Ruhlschen Hefte außer den Bildern auch die zugehörigen Vorschriften einschließlich der Bestimmungen für den Anzug enthalten. — Preis 1 *M*.

Außer der „Felduniform" liegen uns noch die gleichen Bestimmungen und Bilder für die chinesische Armee vor, auf die wir die nach Ostasien hinausgehenden Leser unserer Zeitschrift besonders hinweisen möchten. Abgesehen von der Kopfbedeckung der Offiziere für die Parade, die durch die Mandarinenmütze mit dem Rangknopf gebildet wird, haben die chinesischen Uniformen eine sehr große und offenbar absichtlich gewählte Ähnlichkeit mit der deutschen Uniform. — Preis 2,50 *M*, gebunden 3 *M*.

Henke, Karl (Oberleutnant): **Davout und die Festung Hamburg-Harburg 1813 bis 1814.** Beiträge zur Geschichte der Befreiungskriege. Herausgegeben von Rudolf Friederich (Oberst). 2. Heft. Mit drei Bildertafeln und einem Plan in Steindruck. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — 5 *M*.

Auf der Grundlage sorgfältiger archivalischer Studien schildert der Verfasser die gewaltigen Schwierigkeiten auf militärischem Gebiet und nicht minder auf dem der Verwaltung, mit denen Marschall Davout zu kämpfen hatte, als ihm Napoleon anbefahl, Hamburg unter allen Umständen zu halten und außerdem bereit zu sein, ihm von Norden her die Hand zu reichen. Wir lernen hier vor allem, wie die unvollendete und unzulänglich armierte Festung dem Feldherrn als schweres Gewicht anhängt, während der vollkommen kriegsbereite Platz ihm einen festen Stützpunkt und von hier aus völlige Bewegungsfreiheit gewährleistet. Weiter sehen wir die Marine,

Digitized by Google

wenn auch auf den Strom beschränkt, doch dem Verteidiger wesentlichen Nutzen bringen, und endlich müssen wir dem Verfasser beistimmen, daß Marschall Davout zwar gegenüber der ihm anvertrauten Stadt und um seiner militärischen Aufgaben willen keine Milde walten lassen konnte, daß ihm aber die zeitgenössische Berichterstattung in der Beurteilung seines Verhaltens durchaus unrecht tat. Als ein Bestandteil geläuterter Geschichtschreibung über jene große und schwere Zeit ist der Beitrag des Oberleutnants Henke von hohem Wert.

In der von Theodor Rehtwisch veranstalteten Sammlung **„Aus vergilbten Pergamenten"** — Verlag von Georg Wigand, Leipzig —, deren ersten Band: „Mit Napoleon im Felde 1813" wir im Septemberheft, Seite 1200, erwähnten, sind nachstehende Bändchen neu erschienen:

1. **Aus meinem Soldatenleben.** Von Karl v. Suckow. — Preis gebunden 3 *M*.

Ein Mecklenburger, als Offizier in württembergischen Diensten, berichtet über seine Kriegserlebnisse, insbesondere den Marsch nach Rußland und den furchtbaren Rückzug von dort im Jahre 1812. Interessant ist besonders die wenig bekannte Tatsache, daß die württembergische Militärverwaltung den traurigen Resten ihres Kontingents Kommissare bis Wilna entgegensandte, um den Leuten wenigstens mit Geld auszuhelfen, da sie ihnen anderen Beistand nicht gewähren konnte.

2. **Aus dem Tagebuch eines Freiwilligen.** Bilder aus den Jahren 1813 und 1814. — Preis gebunden 3 *M*.

Berichte eines Kandidaten der Theologie, der sich nach einigem Schwanken bei den freiwilligen Jägern einreihen ließ und als solcher alle Strapazen und Fährlichkeiten der Befreiungskriege bis zum Einzug in Paris mit durchmachte. Die Erzählung führt den Leser sehr lebendig in den Kreis der Menschen und ihrer Anschauungen in jenen schweren Tagen und zeigt, daß die Begeisterung der jungen Freiwilligen auf manche harte Probe gestellt ward.

3. **Im Dienste König Friedrich Wilhelm III.** Erinnerungen aus dem Leben von Wilhelm Ludwig Victor Graf Henckel von Donnersmarck. — Preis gebunden 3 *M*.

Der Verfasser berichtet über seine militärischen Jugendtage, aus deren beschaulichem Schema die Armee durch Napoleon unsanft aufgerüttelt ward. Er focht mit bei Auerstädt, machte im geschlossen bleibenden Truppenteil den Rückzug bis Tilsit mit und wurde 1810 zum Flügeladjutanten ernannt. Die Erinnerungen reichen bis 1813 und sind besonders interessant durch die Fülle von Einzelzügen aus der unmittelbaren Umgebung des Königs.

Die Bücher könnten den militärischen Unterhaltungsbüchereien einverleibt werden.

Briefe aus dem großen Hauptquartier der Feldzüge 1866, 1870/71 an die Gattin vom Königl. Preuß. Oberstallmeister Fedor v. Rauch. Herausgegeben von seinem Sohne, dem Legationsrat Fedor v. Rauch. 346 Seiten, gr. 8° mit Bild. — Berlin, Siegismund. — Preis 6 *M*, gebunden 7 *M*.

Karl Siegismunds um die Ergänzung unserer Memoirenliteratur hochverdienter Verlag reiht seinen Veröffentlichungen durch das oben genannte Buch ein ebenso würdiges wie ansprechendes Glied an. Das Interessanteste an solchen persönlichen Aufzeichnungen sind unseres Erachtens die Spiegelbilder von den Ereignissen auf die Seele des Verfassers, die noch durch keine geschichtliche Kritik geläutert sind und denen zumeist sogar derjenige Überblick noch fehlt, den Zeitungsnachrichten längst den Fernerstehenden und in der Heimat Zurückgebliebenen geboten haben. Gleichwohl sind sie in ihrer Aufeinanderfolge und als Begleiter der feststehenden

Digitized by Google

geschichtlichen Vorgänge von hohem Wert, und durch jedes neue derartige Buch vermag man dem Gesamtbild eine neue Seite und eine neue Beleuchtung für die bekannten Einzelzüge abzugewinnen. So bildet auch dieses Buch eine wertvolle Ergänzung der Kriegsgeschichte.

Die Frage der Minen im Seekrieg, auf Grundlage des Haager Abkommens über die Legung unterseeischer Kontaktminen vom Jahre 1907. Historisch und dogmatisch beleuchtet von Dr. Ehrich Rocholl. — Marburg a. L., Verlag von Adolf Ebel.

Das Buch gibt zunächst einen Überblick über die Geschichte des Minenwesens und über die Verwendung der Waffe im russisch-japanischen Kriege. Es erörtert dann die Minenfrage als Gegenstand völkerrechtlicher Untersuchungen und deren Ergebnisse in Gestalt praktischer Vorschläge zur Regelung ihrer Anwendung; die Gutachten und Äußerungen namhafter deutscher, englischer und französischer Völkerrechtslehrer und die Resolution des „Instituts für internationales Recht" über die Minenfrage werden in diesem Abschnitt zusammengestellt und erläutert. Ein 3. Kapitel enthält die Beschlüsse der II. Haager Konferenz über die Minenfrage; im besonderen behandelt es recht eingehend den Gang der Verhandlungen, wobei die Wünsche und Interessen der verschiedenen Staaten durch tabellarische Gegenüberstellung in übersichtlicher Weise veranschaulicht werden, ferner die Entstehung des Entwurfes im einzelnen bis zur Unterbreitung an die Kommission und die Abänderung dieses Entwurfes in der Kommission selbst, schließlich die Verhandlungen im Plenum. Der letzte Abschnitt erläutert und erörtert die wichtigsten Punkte des zustande gekommenen Abkommens VIII, vor allem also die Abmachungen darüber, wo und von wem Minen gelegt werden dürfen und welche Vorsichtsmaßregeln im Interesse der Neutralen anzuwenden sind.

Auf einzelne Punkte einzugehen müssen wir uns an dieser Stelle versagen. Das Buch gibt jedenfalls einen trefflichen Anhalt zum Studium der Minenfrage vom völkerrechtlichen Standpunkt und kann für Marinebibliotheken und Seeoffiziere empfohlen werden.

Berechnung und Entwerfen der Schiffskessel unter besonderer Berücksichtigung der Feuerrohrschiffskessel. Von Prof. Hans Dieckhoff, Technischer Direktor der Woermann-Linie und der Deutsch-Ostafrika-Linie, früher etatsmäßiger Professor der Königl. Technischen Hochschule zu Berlin, und Diplom-Ingenieur Hugo Buchholz, Geschäftsführer des Verbandes technischer Schiffsoffiziere. — Berlin 1910. Verlag von Julius Springer. — 12 *M*.

Der Verfasser hat das vorliegende Werk über Feuerrohrschiffskessel unter Zugrundelegung der neuen Dampfkesselgesetze vom 9. Januar 1910 bearbeitet und nunmehr herausgegeben. Auch wer den Verfasser nicht persönlich kennt, wird bald herausmerken, daß hier nicht nur der Theoretiker sondern auch der Konstrukteur und langjährige Betriebsingenieur gewirkt hat. Alles ist den Bedürfnissen der Praxis angepaßt. Der Verfasser entwickelt seine Entwürfe und Berechnungen nach zuvor gestellten Aufgaben. Der Verfasser setzt in dem Leser zunächst den Anfänger voraus und schaltet an rechter Stelle seine praktischen Erfahrungen ein, ohne die nun einmal kein richtig arbeitender Kessel zu bauen ist. Diese sind gleichsam als Wegweiser über das ganze Gebiet verteilt, so daß der Leser zum Verfasser ein unbegrenztes Vertrauen gewinnt und mit voller Zuversicht an etwaige Aufgaben herantreten kann.

Nach einer allgemeinen Erörterung über die Kesselarten, ihre Größenabmessungen in bezug auf ihre Leistung, nach Darlegung der Dampfkesselbestimmungen und Besprechung der Baumaterialien werden die einzelnen Bauteile berechnet. An diese Kapitel schließen sich diejenigen über die Ausführung der Feuerrohrkessel, deren Aus-

Digitized by Google

rüstung und die der Kesselräume sowie über Dampfüberhitzer und künstliche Luftzuführung. Dem Werk sind 18 Tafeln von ausgeführten Anlagen beigefügt. Bei diesen ist noch hervorzuheben, daß sie alle auf ein einheitliches Muster umgearbeitet sind, wodurch der Vergleich der verschiedenen Kesselsysteme wesentlich erleichtert wird. Die Detailzeichnungen im Text sind aus den Tafeln im vergrößerten Maßstabe entnommen und können so direkt als Vorlagen benutzt werden.

Alles zusammengefaßt muß betont werden, daß das vorliegende Werk sich nicht nur für den Studierenden und Konstrukteur, sondern in gleicher Weise auch für den Werkstattsingenieur, Überwachungsbeamten und den Schiffsingenieur in hervorragender Weise eignet. Es kann mithin allen Interessenten auf das wärmste empfohlen werden.

Grühn.

Illustriertes Marine-Handbuch (Kriegsmarine) mit Informationstabellen und Plänen von Kiel und Wilhelmshaven — Anhang: Seemännisches Wörterbuch —. Borussia-Verlag, Berlin SW 11. — Preis 75 Pf., desgl. kleine Ausgabe (ohne den Anhang) Preis 50 Pf.

Die beiden kleinen Hefte sind für den flüchtigen Besucher aus dem Binnenlande bestimmt, der nach den Kriegshäfen kommt und noch niemals etwas von Schiffen und Matrosen gesehen hat. Einige Abbildungen und Silhouetten zeigen ihm die Hauptformen der Kriegschiffe, ein paar Skizzen erläutern, was er sich bei den ihm begegnenden Handelsschiffen zu denken hat; eine fernere Tafel deutet ihm die Abzeichen bei den Offizieren und einem Teil der Mannschaftsuniformen. Ferner ist eine Liste der Schiffe und eine Tabelle für den Bestand der Hochseeflotte beigegeben. Der Plan von Kiel zeigt — in sehr kleinem Maßstab — die ganze Föhrde, bei Wilhelmshaven die Hafenanlagen und ihre nächste Umgebung. Endlich der „Anhang" gibt eine Erklärung der hauptsächlichsten technischen Ausdrücke, die dem Fremdling ins Ohr klingen dürften und mit deren Kenntnis er sich auf der Rückkehr brüsten mag. Endlich seien die beigefügten Flaggentafeln nicht vergessen. Die beiden Heftchen erscheinen nicht unzweckmäßig. Die Bahnhofsbuchhändler werden während der Reisesaison gut tun, sie in ihre Bestände aufzunehmen.

Nautical technical dictionary for the navy — English, French, German and Italian. Published by the editor of „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens", vol. II, part 2. — Pola 1910. „Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens". — Gebunden 25 Kronen.

Mit diesem Bande liegt nach jahrzehntelangen Arbeiten ein Marine-Wörterbuch der vier Sprachen Deutsch, Englisch, Französisch, Italienisch vor, von einer Vollständigkeit, die dem Benutzer auf alle Fragen Auskunft gibt.

Im Jahre 1883 erschien der erste, von P. F. Dabovich in 25jähriger Arbeit fertiggestellte Band, dessen Drucklegung W. Paradeiser beaufsichtigte. 17 Jahre später, 1900, folgte ein von Kontreadmiral J. Heinz bearbeiteter Ergänzungsband, der die inzwischen erfolgte Entwicklung des Seewesens und der Technik berücksichtigte. Das Jahr 1905 brachte den von vorgenanntem Flaggoffizier bearbeiteten ersten Teil des zweiten Bandes A bis K, dem nun der zweite Teil L bis Z folgt, den auf Grund der Heinzschen Vorarbeiten Korvettenkapitän a. D. E. v. Normann-Friedenfels vollendete. Eine große Zahl österreichischer, englischer, französischer und italienischer Seeoffiziere haben durch Rat und Tat zur Durchführung des Werkes beigetragen. Kontreadmiral Heinz war es nicht vergönnt, die Vollendung zu erleben. Vol. II, part 1 und 2 haben englischen und französischen, Vol. I und der Ergänzungsband deutschen und italienischen Eingang, alle bringen die Ausdrücke in allen vier Sprachen.

M.

Digitized by Google

Veröffentlichungen des Hydrographischen Amtes der K. und K. Kriegsmarine in Pola. Gruppe II: „Jahrbuch der meteorologischen, erdmagnetischen und seismischen Beobachtungen". Neue Folge. XIV. Band. (XXXVIII. Jahrgang der ganzen Reihe.) **Beobachtungen des Jahres 1909.** Herausgegeben von der Abteilung „Geophysik". — Pola 1910. Gernold & Co.

Das Werk bringt die stündlichen Werte der einschlägigen Beobachtungen, Angaben über die gebrauchten Instrumente, das Beobachtungspersonal, und als Anhang Windbeobachtungen am Leuchtturm auf der Klippe Porer, Monats- und Jahresübersicht nach den Terminbeobachtungen in Sebenico und den Regenmessungen in Teodo. M.

Die Entdeckung und Erforschung der Insel Neufundland. Von Dr. Johannes Weinfurtner, königl. Realschullehrer. — Nürnberg 1910. C. Koch. — Preis 1 *M*.

Die 57 Seiten umfassende Schrift bringt eine eingehende Darstellung der Erforschung des insbesondere durch seine Fischgründe wichtigen Inselgebietes. Sie führt uns vor Augen, daß nach dem ersten Bekanntwerden des Winlandes 500 Jahre vergingen, bis Engländer und Portugiesen erneut daran gingen, dieses Inselgebiet zu erforschen, und daß weiterhin nahezu 300 Jahre notwendig waren, bis die kartographische Feststellung zu befriedigenden Ergebnissen führte. Bei dem geringen Preise war es leider nicht angängig, diesen interessanten Werdegang durch Kartenbeilagen zu erläutern. Erwähnt sei in diesem Zusammenhang, daß neuerdings Fridtjof Nansen die gesamte Winland-Legende in das Gebiet der Sage verwiesen hat.

In der Sammlung **„Aus Natur und Geisteswelt"** — Verlag von B. G. Teubner in Leipzig — sind neu erschienen:

Band 23: **Am sausenden Webstuhl der Zeit.** Übersicht über die Wirkungen der Entwicklung der Naturwissenschaften und der Technik auf das gesamte Kulturleben. Von Dr. ing. Launhardt. Dritte Auflage.

Band 207: **Aus der Vorzeit der Erde.** I. Vulkane einst und jetzt.

Band 208: **Aus der Vorzeit der Erde.** II. Gebirgsbau und Erdbeben. Von F. Frech. Zweite Auflage.

Band 302: **Die Eiszeit und der vorgeschichtliche Mensch.** Von G. Steinmann.

Alle vier Bändchen mit ihrem belehrenden Inhalt sind für die Schiffs- und Mannschaftsbüchereien sehr zu empfehlen.

Die zahlreichen bis jetzt erschienenen, in sich abgeschlossenen und zum großen Teil in erneuter Auflage verbesserten Schriften dieser Sammlung behandeln alle Gebiete der Wissenschaft und ermöglichen bei dem billigen Einzelpreise von 1,25 *M* jedem die Anlage einer kleinen Bibliothek des Wissens. Frk.

Paul Graetz: **Im Auto quer durch Afrika.** — Verlag der Vereinigten Verlagsanstalten Gustav Braunbeck & Gutenberg-Druckerei A.-G., Berlin W 35. — Preis elegant gebunden 8 *M*.

In einem Zeitraum von 21 Monaten hat Oberleutnant Graetz sein Automobil von Daressalam über Ujidji, Brokenhill, Livingstone, Buluwayo, Windhuk nach Swakopmund gebracht. Ob es ihm dadurch gelungen ist, die Anschauungen über die Wildheit und Unwegsamkeit des Landes als unbegründet darzutun, mag dahingestellt bleiben. In seinem Bericht hat er die ganz außerordentlichen Schwierigkeiten, die sich dem Unternehmen in den Weg stellten, stets aber mit alles überwindender Energie beseitigt wurden, in äußerst lebhafter Schilderung dargestellt; so ist ein Buch entstanden, das, immer auf dem Boden von Tatsachen fußend, doch die kühnsten Phantasien eines Jules

Digitized by Google

Verne übertrifft und auf den Leser einen eigenartig fesselnden Reiz ausübt. Kurze Beschreibungen von Land und Leuten, ergänzt durch zahlreiche Reproduktionen nach photographischen Originalaufnahmen, sind vielfach eingestreut, aber man merkt der Darstellung deutlich an, wie der Verfasser nur das eine Ziel im Auge behielt, nämlich vorwärts zu kommen, und auch der Leser kann sich von dem Buch nur schwer trennen, bis er sieht, wie der kühne Durchquerer des schwarzen Erdteils die Gummireifen seines Fahrzeugs von den Wogen des Atlantik bespülen läßt.

Nordpolfahrten. Berichte von Koldewey, Hegemann, Payer, Nansen, Nordahl, Johansen, Sverdrup und Prinz Ludwig Amadeus von Savoyen. Herausgegeben von O. Janke. — Verlag von Wilhelm Weicher, Berlin W 30.

Der Verfasser bringt eine Auslese der interessantesten Abschnitte aus den umfangreichen Werken über die Nordpolforschungen der letzten Jahrzehnte. Beim Durchlesen dieser gut ausgewählten Teilberichte regt sich unwillkürlich der Wunsch, die Werke der kühnen Nordpolforscher ganz zu lesen, was wohl auch der Hauptzweck des vorliegenden Buches sein dürfte. Frk.

Manes, Alfred: **Ins Land der sozialen Wunder.** Eine Studienfahrt durch Japan und die Südsee nach Australien und Neuseeland. Mit 125 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen vom Verfasser und anderen sowie einer Karte. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Gebunden 6 *M*.

Alfred Manes' Schrift besteht aus zwei Teilen. Im ersten Teile schildert der Verfasser eine nicht weiter ungewöhnliche Reise nach Ostasien, der Südsee und dem australischen Erdteil, im zweiten Teile befaßt er sich mit der eigentümlichen sozialpolitischen Entwicklung, die Australien und Neuseeland, seit sie als Kulturländer angesprochen werden dürfen, genommen haben. Hier hat man den gesetzlichen Achtstundentag, den gesetzlichen Minimallohn und das Frauenstimmrecht, und interessant genug ist dabei, daß die so beglückten und einen weitgehenden politischen Einfluß ausübenden Arbeiter im Grunde genommen streng konservative Leute sind, die insbesondere durch scharf durchgeführte Abwehrmaßregeln unerwünschten Zuzug fernhalten und im Bewußtsein ihrer Verantwortung allen politischen Experimenten abhold sind, während die stimmberechtigten Frauen keinen irgendwie nennenswerten Einfluß ausüben und an ihren weiblichen Interessen nichts eingebüßt haben. Mit Recht aber weist der Verfasser darauf hin, daß die australischen Gesetze sich in keiner Weise auf europäische Zustände übertragen lassen. Das verbietet die geographische Belegenheit, die daraus sich ergebenden Handelsbeziehungen, Klima und Bodenbeschaffenheit und ganz besonders die geringe Bevölkerungsziffer, die zu der Dichtigkeit der Bewohner der alten Welt in gar keinem Verhältnis steht.

Zur Landreform in England. Von Jesse Collings, Mitglied des englischen Parlaments. Autorisierte deutsche Ausgabe von Dr. Karl Gengnagel. — Berlin 1910. Verlag der Deutschen Tageszeitung.

Jesse Collings Schrift lehrt uns den interessanten Tatbestand kennen, daß man in England zu begreifen anfängt, wie die Aufhebung der Getreidezölle, indem sie die Axt an die englische Landwirtschaft legte, zugleich der englischen Volkswirtschaft im ganzen den schwersten Schaden zufügte. Weite Bezirke Englands sind verödet, während die Einfuhr der Lebensmittel einen immer gewaltigeren Umfang annahm, und die Versorgung des Volkes im Kriegsfalle fängt an, einen Gegenstand ernstester Sorge zu bilden. Es ist gewiß kein Zufall, daß die Deutsche Tageszeitung dieses Buch in Verlag genommen hat, denn wenn auch Jesse Collings einstweilen die deutschen

Digitized by Google

Verhältnisse als Muster hinstellt, so wissen wir gut genug, welch vortreffliches Agitationsmittel auch bei uns das Geschrei gegen den Brotwucher bildet und daß auch bei uns die Landflucht einen bedrohlichen Umfang angenommen hat. Bemerkenswert ist, daß Collings nirgends den alten Apostel der Schutzzölle H. C. Carey zitiert, der die gleiche Weisheit, wie er jetzt, schon vor 60 Jahren predigte.

Deutschlands Isolierung. Onkel und Neffe von H. v. Bülow. — Wien 1910. Rudolf Lachner & Sohn.

H. v. Bülow ist ein sehr fruchtbarer Schriftsteller, mit dem wir uns in früheren Jahren des öfteren zu beschäftigen hatten — siehe zuletzt Rundschau 1904, S. 1298. Er besitzt die Fähigkeit, mit knappen, markanten Zügen eine große politische Situation zu zeichnen, und tut dies auch in der obigen Schrift, die Deutschlands Stellung in der gesamten Weltpolitik und vor allem gegenüber England schildert. „Onkel und Neffe sind König Eduard und Kaiser Wilhelm II. Leider ist auch diese Schrift, wie schon bei früheren Gelegenheiten bemängelt, von einer großen Zahl äußerst störender Druckfehler durchsetzt, die die Aufmerksamkeit des Lesers ablenken und ihn zwingen, mühsam den beabsichtigten Sinn herauszukonstruieren. Das Korrekturlesen ist der unerfreulichste Teil der Schriftstellerei; wer aber sein Werk lieb hat, wird sich der sorglichen Erfüllung dieser Pflicht nicht entziehen dürfen.

Peking und Umgegend nebst einer kurzen Geschichte der Belagerung der Gesandtschaften 1900. Von Oberleutnant Boy-Ed und Dr. M. Krieger. — Heckners Verlag in Wolfenbüttel. — Preis 2,50 *M*.

Das in zweiter Auflage erschienene mit 3 Karten und 44 Abbildungen versehene kleine Buch gibt für den Besuch von Peking und Umgegend sehr wertvolle Fingerzeige. Den Schluß bilden Angaben über Hotels, Postanstalten, Banken, Geldverhältnisse, notwendige Redensarten in chinesischer Sprache und gebräuchliche Ortsbezeichnungen.

Guide to Tsingtau. By Dr. F. Behme and Dr. M. Krieger. 4. Edition. — Wolfenbüttel, H. Wessel. Heckners Verlag. — Preis 3 *M*.

Der von uns im Jahrgang 1904, Seite 1017, eingehend besprochene „Führer durch Tsingtau und Umgegend" ist, wie wir erst jetzt erfahren, von Anfang an in deutscher und englischer Ausgabe erschienen. Die Herausgabe der 4. Auflage läßt erkennen, daß das hübsche Werk seinen Zweck erfüllt und insbesondere auch, daß nach der Ausgabe in englischer Sprache eine starke Nachfrage, mithin hier ein lebhaftes Interesse an unserem Schutzgebiet vorhanden sein muß.

Wandervögel. Bilder und Gedanken aus Amerika und China von Divisionspfarrer H. Bluth. — 176 Seiten mit 6 Abbildungen. — Verlag von Wilhelm Weicher, Berlin. — Preis geheftet 2 *M*, vornehm gebunden 2,80 *M*.

Die geschmackvoll ausgestattete kleine Schrift enthält nur zum Teil Sachen, die den Mannschaften als Lektüre zusagen dürften, anderes, z. B. das Kapitel über das kirchliche Leben in den Vereinigten Staaten von Amerika, dürfte ihrem Verständnis ferner liegen. Dagegen wäre das Buch eine sehr geeignete Weihnachtsgabe für die reifere Jugend der gebildeten Klassen.

Soziale Fürsorgetätigkeit in den Vereinigten Staaten. Reiseskizzen. Elsa von Liszt. — Berlin 1910. Guttentags Verlag.

Das lesenswerte kleine Schriftchen weist erneut auf den bekannten Tatbestand hin, daß die Staatsgewalt in den Vereinigten Staaten von Amerika eine soziale

Digitized by Google

Fürsorge im allgemeinen nicht als ihres Amtes erachtet. Mag auch private Wohltätigkeit hier Vieles und nicht Unbedeutendes leisten, so bleibt diese Art der Fürsorge doch nach jeder Richtung unzulänglich gegenüber dem durch eine rücksichtslose Industrie ins Ungemessene gesteigerten Bedürfnis. Was die Verfasserin insbesondere von den Ergebnissen privater Fürsorge gesehen hat, darf allerdings als zunächst recht erfreulich bezeichnet werden, wenn auch gerade dadurch die Unzulänglichkeit besonders in die Erscheinung tritt.

Kleiner Leitfaden für Arbeiterbibliotheken. Herausgegeben zu Leipzig 1910 im Verlag der Leipziger Buchdruckerei-Aktiengesellschaft. — Broschiert 0,60 *M*, gebunden 1 *M*.

Der aus Arbeiterkreisen hervorgegangene und für Arbeiter bestimmte Leitfaden enthält eine Anleitung für die materielle und äußere Ausstattung und Handhabung von Büchereien für das hiernach in Betracht kommende Lesepublikum. Es wird für die Verwalter der Mannschaftsbüchereien empfehlenswert sein, von diesem Leitfaden Kenntnis zu nehmen.

Okowi — ein Hererospion? Eine Geschichte aus dem südwestafrikanischen Kriege von Jonk Steffen. 236 Seiten mit 2 Karten, 16 Vignetten und 2 Vollbildern von Maler Heims. — Verlag von Wilhelm Weicher, Berlin W 30.

„Okowi" bringt die Geschichte des südwestafrikanischen Krieges in die Form einer Jugendschrift, indem einzelne Personen handelnd auftreten und ein kleiner Roman sich um die Person die Häuptlings Okowi schlingt, der, um an Samuel Maherero Rache zu üben, den Deutschen wertvolle Dienste leistet. Besonders interessant sind die Charaktereigenschaften der Schwarzen geschildert, die der Auffassung der weißen Rasse schwer zu lösende Rätsel aufgeben. Das gut ausgestattete Buch erscheint als sehr passende Gabe für den Weihnachtstisch.

Einkommen und Auskommen. Eine soziale Studie aus der Schule des Lebens von Otto Sparmann. 2. Auflage. — Hans Sachs-Verlag, München-Leipzig. — Preis 1,50 *M*.

Sparmanns damals im Selbstverlage erschienene Studie besprachen wir bei der Herausgabe der ersten Auflage im Jahrgang 1904, Seite 382. Sie behandelt für die Einkommen von 10 000, 7000 und 5000 Mark den gleichen Gegenstand, den neuerdings Frau Helene Schuhmacher für das Einkommen von 3000 Mark in ihrer preisgekrönten Schrift „Wie halte ich mit meinem Einkommen Haus" — siehe Oktoberheft, Seite 1325 — erörtert hat. Beide Schriften finden eine wertvolle Ergänzung durch die Veröffentlichung des Statistischen Amts: „Erhebung von Wirtschaftsrechnungen minderbemittelter Familien im Deutschen Reiche" — Berlin, Carl Heymanns Verlag —. In diesen drei Arbeiten liegt ein Material vor, das der Bearbeiter derartiger Gegenstände bisher schmerzlich vermißte, nämlich eine Auseinanderziehung der Gesamtausgaben bürgerlicher Haushalte nach Maßgabe der einzelnen Bedarfszweige an Wohnung, Nahrung, Kleidung usw. Diese Zerlegung bildet das notwendige Korrektiv für die schematischen Belastungsberechnungen für steuerliche Auflagen, sie gibt zugleich einen Maßstab zur Kritik der daran sich knüpfenden Klagen, und es wäre sehr erwünscht, daß nunmehr möglichst bald eine berufene Feder sich fände, die das endlich vorhandene Material nach diesem Gesichtspunkt bearbeitete. Die allgemein interessanten Ziffern sind auch für uns von Bedeutung, indem sie zur Abwehr von Klagen über unzulängliche Besoldung und als Grundlage für die Beurteilung des in dieser Richtung unbedingt Erforderlichen dienen können. Sie seien der Beachtung von seiten unserer Verwaltungsbeamten anempfohlen.

Digitized by Google

Im Verlage von J. Heß, Stuttgart, sind erschienen:

Besoldungsgesetz vom 15. Juli 1909,
mit Besoldungsordnung, Gehaltsvorschriften, Ortsklassen, Diätenordnung;

Offizierpensionsgesetz vom 31. Mai 1906,
mit Ausführungsbestimmungen des Bundesrats, von Preußen, Bayern, Sachsen und Württemberg;

Mannschaftsversorgungsgesetz vom 31. Mai 1906,
mit Dienstgradeinteilung, Vorschriften über Anrechnung von Kriegsjahren, Rententabellen;

Militärhinterbliebenengesetz vom 17. Mai 1907,
mit Ausführungsbestimmungen, Pensionsberechnungstabellen mit Umrechnung auf Witwen- u. Waisengeld, Verzeichnis der für Militäranwärter vorbehaltenen Stellen, Sachregister.

Herausgegeben von Konstantin Miller, Königl. Kameralverwalter in Güglingen. — In getrennten Ausgaben für Offiziere sowie für Unteroffiziere, Mannschaften und Militäranwärter.

Ferner vom gleichen Herausgeber:

Reichsbeamtengesetz vom 18. Mai 1907,

Besoldungsgesetz vom 15. Juli 1909,
nebst Gehaltsvorschriften, Diätenordnung, Unfallfürsorgegesetz vom 18. Juni 1901, Beamtenhinterbliebenengesetz vom 17. Mai 1907 und Pensionsberechnungstabellen mit Umrechnung auf Witwen- und Waisengeld.

Da diese Gesetze bei der praktischen Handhabung mancherlei Schwierigkeiten bieten, dürften die neuen handlichen Ausgaben mit dem ihnen angefügten Material sehr willkommen sein.

Liliput-Ausgaben. Band I: **Bürgerliches Gesetzbuch** in neuester Fassung. 6. Auflage. (57. bis 74. Tausend.) — Otto Liebmann, Verlagsbuchhandlung, Berlin. — 1 *M*.

Nachdem wir im Jahrgang 1902 — Seite 882 — auf die oben bezeichnete Liliput-Ausgabe hingewiesen, möchten wir nicht unterlassen, auch deren neueste Auflage zu erwähnen. Das kleine Büchelchen ist allerdings außerordentlich bequem, leider aber für ältere, weitsichtige Leute ebenso wie die kleinen Fellerschen Wörterbücher ein bedenkliches Augenpulver.

Lied von der Hessenglocke. In Musik gesetzt und S. M. S. „Hessen" zugeeignet von Maria Luise Gräfin zu Ysenburg. — Verlag von Walter G. Mühlau, Kiel, Brunswiker Straße 29a.

Für Musikstücke steht uns ein Referent leider nicht zur Verfügung. Die Töne des Stückes fallen nicht leicht ins Ohr, sind aber vielleicht gerade deshalb für ernsten Chorgesang geeignet. Wir genügen unserer Pflicht durch diesen Hinweis.

An die Gewehre! Ein Mahnwort an die deutsche Nation. Von H. Müller-Brandenburg. — Leipzig 1910. Leipziger Verlags- und Kommissionsbuchhandlung. — Preis 1 *M*.

Die kleine Flugschrift erörtert in eindringlichen Worten die Schwierigkeit unserer politischen Lage innerhalb der uns umgebenden Völkerschaften, und mahnt, nichts zu versäumen, daß unsere Waffenrüstung zu Wasser und zu Lande scharf und vollständig erhalten wird. Das Motto ist: „Der nächste Krieg muß kommen, und ist viel näher,

Digitized by Google

als das Volk ihn wissen will." Wir haben die Mahnung oft genug gehört, aber wir erinnern uns auch noch sehr deutlich ähnlicher Lagen, wo gleichwohl andere Interessen „näher liegend und wichtiger" schienen.

Von Flemmings **namentreuen (idionomatographischen) Länderkarten** ist Blatt 4, **Österreich-Ungarn,** herausgegeben von Professor Dr. A. Bludau und Otto Herkt erschienen — vgl. „Marine-Rundschau", 1910, S. 295 —. Preis des Blattes 3,50 *M*.

Die in der Hauptsache im Berliner Rathause oder in der Friedrich-Werderschen Oberrealschule tagende **Freie Hochschule Berlin** legt uns ihr Programm für das laufende Herbstquartal vor. Wir ersehen daraus, daß die jedermann zugänglichen Vorlesungen 96 verschiedene Vortragsreihen aus allen Gebieten menschlichen Wissens umfassen und in umfangreichem Maße Gelegenheit zur Belehrung bieten. Nach den Angaben im Programm ist die Beteiligung an diesen Vorträgen sehr rege, die dafür erhobene Gebühr sehr gering; durch Exkursionen und Führungen in den Museen wird Anschauungsunterricht erteilt. Die hier gebotene Gelegenheit zur Fortbildung ist gewiß in hohem Maße beachtenswert.

Auf Wunsch des Verlages — C. Gerstmann, Berlin — nehmen wir gern Veranlassung, auf das bei der Geschäftsstelle der Zeitschrift „Der Militär-Anwärter", Berlin W 10, Lützow-Ufer 5, in sechster Auflage erschienene **Spezialverzeichnis von geeigneten Büchern für Militäranwärter und Beamte** als ein für die beteiligten Kreise sehr nützliches Hilfsmittel hinzuweisen.

Der Verlag von Otto Maier in Ravensburg überwies uns eine neue Mappe von Zeichenvorlagen: **„Figurenzeichnen.** Anfangsstudien in Skelettmanier. Von A. Nolte." (Für die darzustellende Figur werden zunächst die Hauptlinien des Skeletts in der beabsichtigten Bewegung eingezeichnet.) Wer sich mit dem Gegenstande beschäftigt hat, weiß, wieviel selbst von sonst nicht unbefähigten Zeichnern in der Darstellung von Figuren gesündigt wird. Die Noltesche Methode erscheint deshalb sehr zweckmäßig und ist der Beachtung unter den Zeichnern in unserem Leserkreise bestens anzuempfehlen.

Der Geheime Archivrat Professor Dr. J. v. Pflugk-Harttung beanstandet, daß wir die von ihm herausgegebene Weltgeschichte bei Besprechung des letzten Bandes — Augustheft, S. 1070 — und übrigens auch schon beim vorletzten und zweiten Bande — Jahrgang 1909, Juliheft S. 894 sowie Dezemberheft S. 1445 — kurz „Ullsteins Weltgeschichte" genannt haben. Uns veranlaßte hierzu der Umstand, daß uns bei der großen Anzahl der einzelnen Mitarbeiter ein Sammelname angebracht schien, während zugleich die reiche Ausstattung des Werkes mindestens ebensosehr dem Verleger wie dem Herausgeber in Rechnung zu stellen sein dürfte. Indem wir den Wunsch des Herrn Herausgebers, seinen bei allen Besprechungen genannten Namen voranzustellen, hiermit gern erfüllen, wünschen wir nochmals ihm wie dem Verleger einen reichen Erfolg für das schöne und wertvolle Werk.

Digitized by Google

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

Balet, J. C.: Le Japon militaire. L'armée et la marine japonaise en 1910. Yokohama et Paris 1910. E. Leroux. 3,15 *M.*

* Dorcel, R.: Les hélices de canots automobiles. Paris 1910. H. Dunod & E. Pinat. 3,00 *M.*

* Germanischer Lloyd: Vorschriften für Klassifikation, Bau und Ausrüstung von flußeisernen Seeschiffen 1910. — Rostock 1910. Adlers Erben. 9,00 *M.*

* Helfferich, Prof. Dr. K.: Geld und Banken. 1. Teil: Das Geld. 2. Auflage. Leipzig 1910. C. L. Hirschfeld. 17,50 *M.*

* Hines, F. T., & Ward, F. W.: The service of coast artillery. New York 1910. Goodenough & Woglour. etwa 15,00 *M.*

Honold, R., und Albrecht, K.: Francis-Turbinen. Ein Lehrbuch für Schule und Praxis. II. — Mittweida 1910. R. Schulze. 10,00 *M.*

Joly, H.: Technisches Auskunftsbuch 1911. 18. Jahrgang. Leipzig 1910. K. F. Koehler. 8,00 *M.*

* Partheil, G.: Der gegenwärtige Stand der drahtlosen Telegraphie und Telephonie. Berlin 1910. Gerdes & Hödel. 1,00 *M.*

* Probleme der Weltwirtschaft. I. Scholz, Dr. W.: Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft und Technik. — Jena 1910. G. Fischer. 16,00 *M.*

* Roosevelt, Th.: Afrikanische Wanderungen eines Naturforschers und Jägers. Berlin 1910. P. Parey. 13,00 *M.*

* Schäfer, D.: Deutsche Geschichte. Jena 1910. G. Fischer. 14,00 *M.*

* v. Scharfenort: Quellenkunde der Kriegswissenschaften 1740 bis 1910. Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. 35,00 *M.*

* Trost, L. J.: Die Ritter- und Verdienst-Orden, Ehrenzeichen und Medaillen aller Souveräne und Staaten seit Beginn des 19. Jahrhunderts. — Wien und Leipzig 1910. W. Braumüller. 20,00 *M.*

* Ursyn-Pruszyński, Ritter v.: Die japanische Armee im Jahre 1910. Leipzig 1910. K. Prochaska. 4,50 *M.*

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Neuere Konstruktionen von Dampfturbinen.	Ztschr. d. Vereins dtsch. Ingenieure, 1910, Nr. 36, 39, 42.
Boots- und Schiffsmaschinen für flüssigen Brennstoff.	Ebenda. Nr. 36.
Versuche an Wasserrohrkesseln verschiedener Systeme.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 38.
Kontrollapparate für den Maschinen- und Dampfkesselbetrieb.	Ebenda.

Digitized by Google

Mechanische Steuerungen für Schiffsturbinen.	Das Schiff, 9. 9. 10.
New British warships.	A. N. J., 17. 9. 10.
The increasing size of steamships.	S. A. Suppl., 17. 9. 10.
Recording steam-meters.	Eg., 23. 9. 10.
Blade proportioning in reaction type steam-turbines.	E., 23. 9., 30. 9. 10.
The U. S. S. »Wyoming« and »Arkansas«.	A. a. N. R., 13. 8. 10.
The motor-driven warship.	S. W., 31. 8. 10; S. A., 1. 10. 10; M. E., September 1910.
Balken-Profile.	S., Jahrg. 11, Nr. 24.
Verwendung von Verbrennungsmaschinen auf Fischerei- und Handelsfahrzeugen.	Ebenda.
Der Diesel-Motor zum Schiffsantrieb.	Das Schiff, 30. 9., 7. 10. 10; S. A. Suppl., 1. 10. 10.
Internal combustion engines for marine use.	Page's Weekly, 12. 8. 10; Marine Engineer, Oktober 1910.
Application de la turbine aux navires de commerce.	Y., 1. 10. 10.
The Brown-Curtis turbine installation in H. M. S. »Bristol«.	Eg., 30. 9. 10.
The telemotor.	Marine Engineer, Oktober 1910.
Turbine v. reciprocating engine.	N. M. R., 5. 10. 10.
The battleship of the future.	U. S. M., Oktober 1910.
The influence of trim upon resistance of ships.	P. N. I., September 1910.
The present-day problem of ship propulsion.	Ebenda.
Motor battleships.	N., September 1910.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Guns and mountings.	N. M. R., 21. 9. 10.
Über mechanische Zeitzünder.	A. M., September 1910.
Versuche mit Schießbaumwolle in Spandau und Mainz.	Ebenda.
L'artillerie de »l'Edgar-Quinet«.	La Vie Maritime, 25. 9. 10.
Die Leistung unseres Infanteriegewehrs in Gegenwart und Zukunft.	K. T., 1910, Nr. 8.
Handgranaten.	Ebenda.
Geschosse für Ballonabwehrgeschütze.	Prometheus, Nr. 1093.
Geschoß zum Beschießen von Luftschiffen.	M. S., 1910, Nr. 10.
Die Wirkungssteigerung der Schiffsartillerie.	D. O., 1910, Nr. 39.
Auf dem Wege zum Einheitsgeschoß.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 19.
Über die Haltbarkeit der B-Pulver.	Ebenda.
Gun erosion.	P. N. I., September 1910; E., 14. 10. 10.
Some modern developments in methods of testing explosives.	P. N. I., September 1910.
La grosse artillerie des »Dreadnought«.	La Vie Maritime, 10. 10. 10.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Der Entwicklungsgang des Unterseebootes.	Mittlers Almanach, 1911, Seite 104; J. A. M., September 1910.
Die neueste Entwicklung der Torpedobootstypen.	U., Jahrg. 13., Nr. 1.
New United States submarine boat »Salmon«.	Electrical Review, 17. 9. 10.

Digitized by Google

Le submersible norvégien »Kobben« et les submersibles du type »Germania«.	Le Génie Civil. Tome 57, No. 21.
Submarines and mines.	N. M. R., 28. 9. 10.
Les raids de »l'Archimède«.	La Vie Maritime, 10. 10. 10; M. d. F., 1910, Nr. 39, 41; E., 7. 10. 10.
Die französischen Torpedobootzerstörer mit forcierter Maschinenschmierung.	M. S., 1910, Nr. 10.
The aerial torpedo.	S. A. Suppl., 1. 10. 10.
Radius of a submarine. Cruise of 1500 miles.	N. M. R., 12. 10. 10.
Le contre-torpilleur »Fantassin«.	Y., 15. 10. 10.

Küstenverteidigung, Landungen.

Verbetering van de kustverdegiging enz.	M. B., 17. 9. 10.
Über Italiens Küstenverteidigung.	K. T., 1910, Nr. 8.
Coast defence and naval development.	Journal of the Royal Artillery, September 1910.

Marine- und militärische Fragen.

Aviation and naval warfare.	N. M. R., 21. 9. 10.
Die Mobilisierungsverhältnisse in Italien.	U., Jahrg. 13, Nr. 1.
Blockade und Kreuzerkrieg.	Ebenda.
L'évolution navale.	M. d. F., 1910, Nr. 38.
The situation of the Chinese army.	J. U. S. I., September 1910.
Zum Kampf gegen Luftschiffe.	A. M., September 1910.
La formation des officiers de marine.	Y., 24. 9. 10.
Destroyers et flottilles. Leur rôle militaire.	Ebenda.
La répartition des forces navales.	La Vie Maritime, 25. 9. 10; Y., 8. 10. 10.
Die internationale Abschaffung der Unterseeboote.	Deutsche Revue, Oktober 1910.
La réorganisation des flottilles.	Y., 1. 10. 10.
Die Reorganisation des französischen Admiralstabes.	I. R. A. F., Oktober 1910.
China und seine Heeresreform.	M. W., 1910, Nr. 125.
Entwicklung der Kriegsmarinen der Hauptseemächte 1909/10.	Mittlers Almanach, 1911, Seite 19.
Naval warrant officers.	N. M. R., 5. 10. 10.
British-built foreign navies.	Ebenda.
Das Sternfahren.	M. S., 1910, Nr. 10.
Fünfzehn Schiffe „Braunschweig" gegen acht Schiffe „Satsuma".	Ebenda.
Hollands Wehrverhältnisse.	D. O., 1910, Nr. 39.
Fremtidens kampskib.	T. f. S., Oktober 1910.
The U. S. naval war college.	P. N. I., September 1910.
The organization of the fleet.	Ebenda.
Befestigte Flottenstützpunkte am Beispiel der Kwantung-Halbinsel (Port Arthur 1898 bis 1904) erläutert.	Vierteljahrshefte f. Truppenführung, 1910, Nr. 4.
Die britische Reichsverteidigung.	D. F., 1910, Nr. 10.
Die großen Flottenmanöver Italiens.	Die Flagge, 1910, Nr. 10.
Bekohlungsausrüstung der Kohlenschiffe der United States Navy.	S., Jahrg. 12, Nr. 1.
The aeroplane in naval warfare.	N., September 1910.
L'aéronautique dans la marine.	Y., 15. 10. 10.

Digitized by Google

L'avancement dans les équipages de la flotte.	M. d. F., 1910, Nr. 41.
Sea training.	A. N. G., 15. 10. 10.
Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.	
Sea power and the striking force.	N. M. R., 21. 9. 10.
Bericht über das italienische Marinebudget.	M. S., 1910, Nr. 9.
Naval policy and national service.	A. N. G., 24. 9. 10.
Our naval position. Stirring appeal by Lord Beresford.	N. M. R., 28. 9., 5. 10. 10; A. N. G., 1. 10. 10.
The Naval Loan question.	N. M. R., 28. 9. 10.
Ursachen der englischen Mißstimmung wegen des deutschen Flottenbaus.	Mittlers Almanach, 1911, Seite 75.
Budget der Vereinigten Staaten-Marine 1910/11.	M. S., 1910, Nr. 10.
The 1911/12 programme.	N. M. R., 12. 10. 10.
Imperial defence and policy.	Ebenda.
Bildungswesen.	
Neuorganisation der französischen Marineakademie und der Seekadettenschule.	M. S., 1910, Nr. 10.
L'École supérieure de la marine.	La Vie Maritime, 10. 10. 10.
Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.	
Locks and dams of the Panama Canal.	E., 30. 9. 10.
Clyde harbour and dock extensions.	Ebenda.
The Mitsu-Bishi dockyard and engine works.	Marine Engineer, Oktober 1910.
Sul Porto di Genova.	Ri. M., September 1910.
Sanitätswesen.	
Die akute Mittelohrentzündung im militärpflichtigen Alter, ihre Folgen und Behandlung.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 18.
Le service de santé pendant la guerre entre la Russie et le Japon.	J. R. A. F. Suppl. 139.
Verwundungen durch Artilleriegeschosse.	Mittlers Almanach, 1911, Seite 228.
Verwaltungsangelegenheiten.	
Die Verpflegung der russischen Armee im Kriege gegen Japan.	J. R. A. F., Beiheft 122.
Commissaires de la marine et personnel des manutentions.	Y., 15. 10. 10.
Réorganisation du personnel administratif.	M. d. F., 1910, Nr. 41.
Rechtsfragen.	
Entwicklung des internationalen Seekriegsrechtes seit der Pariser Deklaration.	Jahrbuch der Export-Akademie, 12. Jahrg., 1909/10, Seite 1.
Kolonialfragen.	
Selbstverwaltung in Südwestafrika.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 32.
Mission und Kolonialpolitik in den deutschen Schutzgebieten.	Preuß. Jahrbücher, Band 142, S. 48.
Deutschlands Kolonien 1908/10.	Mittlers Almanach, 1911, Seite 39.

Digitized by Google

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Schiedsrichterpflichten.	Wassersport, 1910, Nr. 38.
Ein neues Patentreff „D. R. G. M. a.".	D. Y., 1910, Nr. 29.
Amerikanische Auswahl-Rennen zu dem deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettkampf Kiel 1911.	Ebenda und Nr. 30.
La coupe de Belgique.	Y., 24. 9. 10.
Winke für den praktischen Ruderunterricht.	Wassersport, 1910, Nr. 39, 40, 41.
Einhand-Tourenyacht.	Ebenda. Nr. 40.
Motorboot-Seewettfahrten.	Zeitschr. d. mitteleuropäischen Motorwagen-Vereins, 1910, Nr. 18.

Geschichtliches.

Old transatlantic packet ships.	M. E., September 1910.
The navy and the lines of Torres Vedras.	U. S. M., Oktober 1910.
Early voyages of America naval vessels to the Orient.	P. N. I., September 1910.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Einiges aus der Rohöl- (Naphtha-) Industrie.	M. S, 1910, Nr. 9.
Benzin und Petroleum.	Ebenda.
Wireless telegraphy and telephony.	S. A. Suppl., 17. 9. 10.
The submarine »D 1« with wireless installation.	Eg., 23. 9. 10; E., 23. 9. 10; N. M. R., 28. 9. 10.
Oil versus coal.	A. a. N. R., 20. 8. 10.
Thermit for ships repairs.	Ebenda. 3. 9. 10.
Elektrische Bürste zum Reinigen von Schiffswänden.	Prometheus, Nr. 1092.
Elektrische Schwingungen und drahtlose Telegraphie.	Jahrbuch der drahtlosen Telegraphie, Band 4, Seite 1.
Das neue Telefunken-System.	Ebenda. Seite 79.
La chauffe au mazout.	M. d. F., 1910, Nr. 40.
Bordtelegraphenstationen.	Die Flagge, 1910, Nr. 10.

Nautische Fragen.

Der Kreiselkompaß von Dr. Anschütz-Kaempfe.	M. S., 1910, Nr. 9; T. f. S. Norsk, 1910, Nr. 5.
Kann Nebel die Kompasse ablenken?	H., 1910, Nr. 38.
Om kimmingdalingen.	T. f. S. Norsk, Nr. 5.
Bestimmung der Einstellungsträgheit von Thermometern.	Meteorologische Zeitsch. 1910, Nr. 9.
The haversine in nautical astronomy.	P. N. I., September 1910.
Feuerschiffe.	D. F., 1910, Nr. 10.
Ergebnis der Untersuchung über Ablenkung der Magnetkompasse durch Nebel.	A. H., 1910, Nr. 10.
Zur Kompensation des Krängungsfehlers.	Ebenda.
Der Azimutstab von R. Nelting.	Ebenda.
Einige Bemerkungen über die niederländische Küstenbefeuerung.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Zum Signalverkehr auf Handelsschiffen.	Sf., 1910, Nr. 18.

Digitized by Google

Handels- und Verkehrswesen.	
Chinas Außenhandel 1909.	O. L., 1910, Nr. 33.
Verkehrswesen im Stillen Ozean.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 119.
La navigazione nel porti italiani 1908.	Ri. M., September 1910.
Der Handel von Tsingtau 1909.	O. L., 1910, Nr. 35.
Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.	
Versuche zur Frischhaltung der Seefische.	M. S. V., 1910, Nr. 9.
Die Havarien am Tauchboot „Pluviôse".	M. S., 1910, Nr. 9.
Le condizioni della pesca in Italia ed all' Estero.	Ri. M., September 1910.
Le canot de sauvetage »Georges-Bréant«.	Y., 15. 10. 10.
Les bateaux de pêche du quartier de Boulogne.	Ebenda.
Verschiedenes.	
The early days of submarine warfare, an ancient fancy and its modern realization.	S. A., 8. 10. 10.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — **A. M. N.** = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — **A. N. J.** = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — **D. A.** = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — **D. K.** = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — **D. Y.** = Die Yacht.
E. = Engineer. — **Eg.** = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad. — **M. E.** = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — **M. d. F.** = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — **M. G.** = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — **M. S. V.** = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — **N. M. B.** = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — **O. L.** = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.

Digitized by Google

Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Nachruf!

Am 4. Oktober 1910 verschied in Potsdam

Seine Exzellenz der Wirkliche Geheime Rat

Constantin Richter

im 84. Lebensjahre.

Seit 1855 der Marine, seit 1862 der Admiralität bzw. dem Reichs-Marine-Amt angehörend, hat der Entschlafene von 1886 bis zu seinem im Jahre 1892 erfolgten Ausscheiden aus dem Dienst dem Verwaltungsdepartement mit bedeutendem Erfolge vorgestanden.

Ausgestattet mit den hervorragendsten Geistesgaben und nie erlahmender Arbeitskraft, mit denen sich ein liebenswürdiger fester Charakter paarte, hat er der Kaiserlichen Marine in langen Jahren die wertvollsten Dienste geleistet.

Sein Andenken soll allezeit in hohen Ehren gehalten werden.

Berlin, den 5. Oktober 1910.

Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts

v. Tirpitz.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68–71.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Offizierkorps und öffentliche Meinung.

„Vom Verdienste fordert man Bescheidenheit; aber diejenigen, die unbescheiden das Verdienst schmälern, werden mit Behagen angehört. —
In der jetzigen Zeit soll niemand schweigen oder nachgeben; man muß reden und sich rühren, nicht um zu überwinden, sondern um sich auf seinem Posten zu halten." (Goethe.)

Die öffentliche Meinung hat sich neuerdings mehrfach mit inneren Angelegenheiten des Offizierkorps — auch des Seeoffizierkorps — befaßt. Sollen wir auf ihre Stimme hören? Was haben wir ihr zu entgegnen?

Eines sei vorausgeschickt, um Mißverständnisse auszuschließen. Man hört oft Anschuldigungen, die uns „Kastengeist" und „mittelalterliche Abgesondertheit" vorwerfen. Diesen Schlagwörtern gegenüber ist stets von neuem und auch hier von vornherein zu betonen, daß wir, vor allem in der Bewertung, eine Ausnahmestellung weder beanspruchen noch tatsächlich einnehmen, daß wir positive Kritik ebenso ernsthaft in Erwägung ziehen, wie jede andere nach Vervollkommnung strebende Körperschaft oder Berufsgemeinschaft. Um gehässigen Verleumdungen die Spitze abzubrechen, muß hervorgehoben werden: wir wissen, daß wir nicht eigenen Vorteil zu suchen haben, daß wir nicht irgendwelchen Sonderinteressen bestimmter etwa bevorzugter Stände der Nation dienen; daß wir vielmehr für unser Volk da sind und daß es unsere Aufgabe ist, dieses unser Volk erforderlichenfalls mit der Waffe zu schützen.

Daraus erwächst uns die Pflicht, alle Einflüsse auszuschalten, die einem solchen Ziele entgegenarbeiten, und uns reinzuhalten von zersetzenden Einwirkungen, wie eine grundsätzlich verneinende Kritik sie ausübt. Denn was jedes Offizierkorps vor allem braucht, ist Einheit. Diese Eigenschaft darf es nicht aufgeben, wenn es nicht seines Wesens Kern und damit sich selbst zerstören will. Nicht Willkür, sondern geschichtliche Entwicklung und innere Notwendigkeit haben bei unserer Körperschaft zu jener innigen Verschmelzung geführt, die allein einer Vielheit Stoßkraft gibt. Wir alle

Digitized by Google

kennen das Wort von Nelsons „band of brothers“; Shakespeares **Heinrich V.** ruft es am Morgen von Azincourt:

„We few, we happy few, we band of brothers;
For he to-day that sheds his blood with me
Shall be my brother!“

Dieser Wesenszug der Einheitlichkeit bringt uns allerdings in eine gewisse Sonderstellung, die darum aber noch keine Absonderung bedeutet. Jede festgefügte Organisation wie die unsrige ist in gewissem Sinne auf sich selbst gestellt. Sie darf nicht lediglich fremder Meinung zu Gefallen tun, was ihrer höchsten Bestimmung zuwiderläuft. Gesundes Selbstbewußtsein und gutes Gewissen müssen sie davon abhalten, vor dem Tribunal der Öffentlichkeit ein gnädiges Gericht über ihr Wirken zu erflehen. Es widerspricht ihrer Natur, wenn einzelne ihrer Glieder die öffentliche Meinung anrufen zur Förderung ihrer eigenen Meinungen. Alles in allem: das Offizierkorps muß, wie jeder einzelne starke Mensch auch, letzten Endes mit sich selbst fertig werden; nicht um sich in falschem Stolz von den Volksgenossen abzusondern, nicht um Außenstehenden den Einblick zu verwehren, nicht um angebliche Vorrechte und Vorteile, die ihm nicht zustehen, im Geheimen zu genießen, sondern um seinen Charakter als einheitliche Körperschaft zu wahren.

Das heißt aber keineswegs, es dürfe uns gleichgültig sein, was die Öffentlichkeit, Presse und Parlament über uns denken und urteilen. Beachtung schenken werden wir vielmehr in erster Linie einer von ehrlichem Wollen getragenen Kritik. Denn sie zeugt nur von Interesse für unsere Tätigkeit und das Gemeinwohl, bringt uns in Berührung mit anderen Kreisen und Bestrebungen und kann durch ihren Inhalt Nutzen und Anregung schaffen. Wir, die wir zu Erziehern und Führern unseres Volkes rechnen wollen, sind uns dessen klar bewußt, daß wir die Fühlung mit dem fortschreitenden Leben der Nation nicht verlieren dürfen. Durch die heutige Zeit geht stärker als lange zuvor ein allgemeiner Drang nach Wahrhaftigkeit, ein Verlangen, Urteile zu prüfen, Vorurteile zu stürzen, falschen Schein zu meiden. Dem Offizierkorps ist dieses Sehnen nie fremd geblieben, und stets fühlte es die Pflicht ernster Aufrichtigkeit gegen sich selbst. Es wird auch in Zukunft selbst den Schein meiden, als schrecke es vor Selbstprüfung zurück.

Anders ist unsere Stellung zu einer böswilligen Kritik, die systematisch darauf ausgeht, uns in der allgemeinen Meinung herabzusetzen, unsere Persönlichkeiten zu verkleinern, unsere Arbeit zu entwürdigen. Auch mit ihr müssen wir uns hier und da befassen, allerdings nicht um ihres Wertes willen. Wir müssen es tun, nicht um die Gegner zu überzeugen, denn das ist aussichtslos und lohnt nicht der Mühe, auch nicht um unseretwegen, denn blindem Haß ist niemand Rechenschaft schuldig, sondern aus zwei anderen Gründen.

Erstens ergänzen wir uns aus der gebildeten Jugend aller Stände, müssen also anstreben, daß in ihren Kreisen nicht schiefe Vorstellungen Wurzel fassen. Sonst wird der Offiziernachwuchs in irrigen Auffassungen über unsern Beruf groß; die Gesamtheit würde hierdurch Schaden erleiden.

Zum andern aber — und das ist wichtiger — würde eine gehässige Hetze, die ungehindert vordringen würde, in steigendem Maße mit Zweifel und Argwohn das

Digitized by Google

Empfinden des Mannschaftsersatzes den Offizieren gegenüber durchtränken. Voreingenommenheit aber ist einer der schlimmsten Feinde des Verständnisses, und Mißtrauen der Mannschaft zu ihrem Führer ist der Keim des Mißerfolges im Ernstfalle. Das Offizierkorps muß diesem Einfluß entgegenwirken vor allem durch sein Tun und ist sich dessen bewußt. Daneben aber hat auch ein Wort der Abwehr seine Berechtigung. Einigen am tiefsten gehenden Angriffen sei hier kurz begegnet.

Man bezweifelt den Wert des Berufes überhaupt, für seinen Träger und für die Gesamtheit. Er wird hingestellt als nicht befriedigend, als nicht würdig freier Geister und feinerer Köpfe. Allerdings steht alles militärische Leben auf Autorität, nicht auf dem Prinzip eines uneingeschränkten Individualismus. Und allerdings ist den Deutschen stets als das schwerste erschienen die Harmonie zwischen innerlicher Freiheit des Einzelnen und Unterordnung unter gemeinsame Zwecke. Wir aber streben danach, diesen Einklang zu erzielen. Wir wissen ferner, daß toter Gehorsam noch nie bei uns die Quelle großer Erfolge gewesen ist, sondern mehr als in manchen anderen Berufen lebendiges Schaffen und die Tat. Und wir glauben, daß jede Arbeit gut sei, die ihre Diener zu Persönlichkeiten erzieht, und daß der Offiziersberuf, im besonderen der Seeoffiziersberuf, dies tut. Selbständige Verantwortung in frühen Jahren bildet besser als irgend etwas Charaktere heran. Wenn daneben unsere Laufbahn zeitig uns lehrt, manches zu entbehren, und wenn Entsagenkönnen das ist, was neben dem Schaffen den Menschen sittlich adelt, so birgt unser Beruf wohl in reichem Maße die Möglichkeit zu innerlichem Gedeihen des Einzelnen.

Leistet das Offizierkorps nicht der Gesamtheit, was es ihr schuldig ist? Ob wir unserer Hauptaufgabe, dem Kriege, gewachsen sind, kann nur die Wirklichkeit lehren. Unmittelbar wird auch an unseren Bemühungen, hierfür das beste zu tun, am wenigsten gezweifelt; mittelbar aber wird von einer feindlichen Meinung versucht, uns den Boden zu untergraben. Die Anschauungen des Offizierkorps über Staat und Vaterland werden als einseitig bespöttelt. Ist es aber nicht widersinnig, wenn man von einer Organisation, deren letztes Ziel die Erhaltung des Staates ist, anderen als staatserhaltenden Geist erwartet? Bedeutet Fernhalten vom Parteigetriebe politische Gedankenarmut? — Unserem Berufe liegt die Überzeugung zugrunde, daß einem Volk als letztes Mittel, wenn kein anderes mehr verfangen will, das Schwert gegeben ist, und daß „nichtswürdig die Nation, die nicht ihr alles freudig setzt an ihre Ehre". Daraus folgt für uns der Wunsch, in langer Friedenszeit die Erinnerung an frühere Tage lebendig zu halten, in denen das Volk mit den Waffen für seine Selbsterhaltung einzutreten hatte. Mit den Gestalten seiner Herrscher ist diese Vergangenheit aufs engste verknüpft. — Will man ernsthaft solche Gesinnung und solche Pflege vaterländischen Sinnes als lächerlich und rückständig hinstellen?

Über Verschärfung sozialer Kontraste durch den Offizierstand wird geklagt. Fehler werden hier gemacht, sind vor allem gemacht worden. Die Aufgabe aber steht uns auch auf diesem Gebiete deutlich vor Augen. Auf Jahrhunderte staatlicher Zerrissenheit ist eine Periode sozialpolitischer innerer Zwietracht gefolgt. Wirtschaftliche Gegensätze haben vielfach zu gegenseitiger Mißachtung und zu Verbitterung geführt. Hier, mittelbar wenigstens, ausgleichend zu wirken, Verständigung anzubahnen liegt in unserer Macht und unserem Wunsch. Nicht durch Haschen nach Popularität bei

Digitized by Google

den Untergebenen soll es geschehen, denn Manneszucht verlangt reinliche Scheidung zwischen Befehlenden und Gehorchenden. Aber gerade das Leben der Seefahrt bietet tagtäglich Augenblicke, in denen Vorgesetzte und Untergebene durch die Natur der Umstände eng und persönlich auf einander angewiesen sind. Durch diese wechselseitige Abhängigkeit lernen sie einander mit richtigem Maße zu bewerten. So entsteht ohne Zwang Achtung des Mannes vor anderer Geistes- und Charakterbildung, umgekehrt aufrichtige Würdigung des Untergebenen durch den Offizier. Das ist eine Vorbereitung für gegenseitige Verständigung im sozialen Leben, wie wir sie zum Nutzen des Ganzen brauchen können. Sie setzt voraus Wollen und Können des Offiziers und weist ihm dadurch sein Ziel. Wir würden weiter kommen, wenn nicht gehässige, parteiische Kritik einer solchen Einwirkung zuwiderarbeitete. Viele wollen eben jetzt den Frieden nicht. Aber dieser ungesunde Zustand, daß ein zahlenmäßig großer Teil der Nation „die natürlich menschlichen Beziehungen mit den Volksgenossen, wie sie sich geschichtlich gebildet haben, ablehnt, muß einmal ein Ende haben". (Preuß. Jahrbücher, August 1910.)

Alle Demagogie allerdings appelliert an die Instinkte des Egoismus und gewinnt dadurch die Massen. Sie ist daher Gegnerin alles militärischen Betriebes, der, wie wir sahen, im schärfsten Gegensatz zu ihr auf Unterordnung des einzelnen unter die Autorität und unter das Staatswohl beruht. Eine Versöhnung zwischen solchen Kontrasten ist ausgeschlossen. Seltsam aber berührt es, wenn gerade diese Feindin dem Offizierstande vorwirft zu hohe Bewertung eigenen Vorteils und äußerer Ehren und materielle Lebensanschauung.

Wie steht es denn im Frieden? Winkt da gerade dem Seeoffizier behäbiger Lebensgenuß? — Manche scheinen es zu denken. Sie kennen die Seefahrt vom Liegestuhl auf dem bequemen Passagierdampfer. Aber sie wissen nichts vom Wachtdienst bei Tage und bei Nacht, an Deck und in der Maschine, von Anspannung aller Kräfte in schwierigen Lagen, von den Arbeiten aller Art in See und im Hafen, vom Schieß- und Scheibendienst im Winter, von den Opfern an Menschenleben und Gesundheit, die nicht nur der Tropendienst, sondern auch der Seedienst in unseren nordischen Gewässern verlangt; sie wissen nichts von der Erschwerung unserer Berufspflichten durch die zahlreichen, in letzter Zeit gewaltig gesteigerten, auch noch weiter wachsenden Anforderungen auf militärischem und technischem Gebiete. Es ist nicht unsere Sache, sie darüber aufzuklären. Wir fühlen uns nicht als Märtyrer und lieben unsern Beruf von ganzer Seele. Hier kommt es nur darauf an, klarzustellen, daß durch äußere Werte für alles dies kein voller Ersatz zu bieten wäre, daß unsern Beruf nur der ergreifen und nur der ihm treubleiben wird, der anderes darin sucht und sieht, als Gewinnung äußerer Vorteile. Es bedarf kaum der Erwähnung, daß in erhöhtem Maße der Krieg solche Gesinnung voraussetzt, denn er verlangt völliges Aufgehen des einzelnen in seinem Zweck, volle Selbstverleugnung und Aufopferung, unbedingtes Drangeben aller persönlichen Rücksichten.

Allerdings, der Krieg verlangt auch in höchstem Maße Lebendigkeit, Frische, Gesundheit, Begeisterung. Darum soll man den Offizier nicht zum entbehrungsfreudigen Darber stempeln wollen. Diese Forderung ist unweise und unehrlich. Erst wo der Einzelne sein Wohlergehen voranstellt und zur Gewinnung eigenen Vorteils hinausgreift über die Schranken, die der Zusammenhang des Ganzen ihm zieht, ver-

Digitized by Google

letzt er die Gesetze seines Standes. Fälle solcher Übertretung werden stets vorkommen. Wir glauben aber ohne Selbsttäuschung sagen zu können, daß ihre Verallgemeinerung ungerecht ist. Wem der Erwerb realer Güter als höchstes Ziel vor Augen schwebt, wird kaum Seeoffizier werden. Nüchtern und zutreffend bemerkte die englische Zeitung „Hampshire Telegraph" vor wenigen Wochen zu dieser Frage: „Tatsächlich ist im Durchschnitt der Seeoffizier unbemittelt und, was Papier-, Gold- und Silberschätze anbelangt, so würde er erheblich mehr Geld verdienen, wenn seine Eltern ihn in irgend einem Betrieb an Land gesteckt hätten." — Was bei uns der Einzelne für sich selbst von seinem Beruf erhofft, liegt in ganz anderer Richtung: — „Weite Welt und breites Leben . . ."

Es soll mit diesen Zeilen nicht bezweckt werden, Menschen und Dinge besser zu machen, als sie sind. Das Offizierkorps weiß, daß es an sich zu arbeiten hat, wenn es seiner Aufgabe gerecht bleiben will. Aber von Zeit zu Zeit muß einmal Zeugnis davon abgelegt werden, daß unser Stand Wert und Bedeutung seines Berufes innerlich empfindet und daß er willens und fähig ist, seine Grundsätze zu verteidigen. Wem aber Krieg und Kriegsarbeit heute fern zu liegen scheinen, der nehme sie wenigstens als ein Symbol dafür, daß der Einzelne und sein Bestehen unendlich wenig sind gegenüber dem Leben der Nation und daß ein jeder bereit sein muß, alles hinzugeben für sein größeres Ich, sein Volk. —

Erich Edgar Schulze.

Digitized by Google

Die niederländischen Flottenmanöver 1909 und 1910.

(Mit 2 Übersichtsskizzen.)

I.

Die niederländischen Flottenmanöver der beiden letzten Jahre beanspruchen sowohl in der Anlage wie in der Durchführung mehr Interesse, als dies sonst bei den kleineren Marinen der Fall zu sein pflegt.

In einem Augenblick, in dem die niederländische Regierung neue Anstrengungen macht, die Seerüstungen des Landes zu vervollständigen*), wird daher eine kurze Besprechung dieser Übungen vielleicht willkommen sein.

Die Manöver des Vorjahres dauerten vom 16. bis 26. August und gliederten sich in Vorübungen (16. bis 18. August) und ein strategisches Manöver mit drei Abschnitten (19. bis 26. August).

Ständige Verbände werden in der niederländischen Marine nicht in Dienst gehalten, lediglich die Torpedoboote sind während der sogenannten Sommerübungen (März bis Oktober) zu vier Gruppen von drei Booten zusammengezogen. Für die Manöver wurden am 16. August 1909 unter dem Befehl des Kapitän zur See Goedhart, Kommandanten des Linienschiffs „Jacob van Heemskerck", folgende Streitkräfte in Nieuwediep vereinigt:

Küstendivision: Linienschiff „Jacob van Heemskerck",
Küstenpanzerschiff „Evertsen",
" „Piet Hein",
Geschützter Kreuzer „Friesland".

4 Torpedobootsgruppen zu je 3 (seegehenden) Torpedobooten (Typ „Ophir" oder G-Boote),
1 U-Boot (Nr. 1),
1 Minenleger „Hadda",
5 ältere Kanonenboote,
2 Fischereischutzfahrzeuge,
2 Lotsendampfer,
1 Depeschenboot.

Die Leitung der Manöver lag in den Händen des Schout bij Nacht van den Bosch, Direktor und Kommandant (entsprechend etwa unserem Stationschef) in Willemsoord. Die Küstenwachposten im Manövergebiet waren mobilisiert.

*) Die Regierung hat einen Gesetzentwurf eingebracht, der voraussichtlich noch in diesem Etatsjahr erledigt werden wird: „Einstellung eines Fonds zur Verbesserung der Küstenverteidigung". Es sollen bis zu 40 Millionen Gulden zur Verfügung gestellt werden, und zwar 25,08 Millionen für die Küstenbefestigungen (Verbesserung der Seefronten der Befestigungen am Texelschen Seegat, in Ijmuiden, Hoek van Holland, an den Goereeschen Seegaten, im Hollandsch Diep und Volkerak, Verbesserung der Landfront von Fort Kijkduin, neue Befestigungen an der Wester-Schelde (nahe Vlissingen) und etwa 13,3 Millionen für die Vermehrung des schwimmenden Materials um 8 seegehende Torpedoboote, 14 Panzerkanonenboote, 2 U-Boote mit Depot- und Hebeschiffen, ferner für Minen und Minendepots. Die Mittel des Fonds sollen in 8 Jahren verbaut, in 22 Jahren gedeckt werden.

Es wird ferner die Übernahme der Küstenbefestigungen und der Minensperren, die bisher von der Armee besetzt und bedient wurden, durch die Marine gefordert.

Die Lebensdauer für Küstenbefestigungen setzt die ministerielle Erläuterung zum Gesetzentwurf auf 25 Jahre, die für schwimmendes Material auf 17 Jahre fest.

Der Gesetzentwurf hat eine lebhafte Preßdebatte ausgelöst und begegnet keineswegs allgemein günstigen Ansichten.

Digitized by Google

Die Vorübungen mußten nun diesem erst ad hoc gebildeten Verbande die erforderliche Einheitlichkeit und Sicherheit verschaffen. Es wurden daher Schulübungen einfachster Art vorgenommen, die kein weiteres Interesse beanspruchen. Die Küstendivision evolutionierte, fuhr eine Gefechtsübung mit eingelegten Störungen, übte den Signalverkehr mit den Küstenwachposten, befuhr die Küstengewässer nach der Kriegsbezeichnung bei Tage und bei Nacht und hatte nachts — abwechselnd zu Anker und in Fahrt — Torpedobootsangriffe abzuwehren. Die Torpedoboote wurden im Verbande (2 Gruppen = 1 Division) und in Küstenkunde ausgebildet, nachts griffen sie die Schiffe der Küstendivision, zunächst schulmäßig, später unter kriegsmäßigeren Bedingungen an, wobei — wenn das Wetter es irgend zuließ — mit Torpedos geschossen wurde. Die übrigen Fahrzeuge übten sich hauptsächlich im Signaldienst und in Küstenkunde.

Am 19. August begann das strategische Manöver, zu dem eine Reihe von Seeoffizieren als Unparteiische eingeschifft wurden. (Pressevertreter befanden sich während der ganzen Manöver an Bord verschiedener Schiffe.)

I. Abschnitt.

Kriegslage. Zwischen Ostland und Südland besteht eine Spannung. Ostland stellt am 17. August ein Ultimatum; man besorgt, daß der Kriegsausbruch einen allgemeinen europäischen Krieg entzünden werde. Die Niederlande erklären beim Kriegsausbruch ihre Neutralität, nachdem sie schon vorher ihre Seegaten besetzt haben. Auf Grund geheimer Verträge schließt sich Westland an Südland an und blockiert ohne weiteres alle holländischen Seegaten. Die Niederlande machen mobil, um ihre Neutralität zu verteidigen. Westland beabsichtigt, sein Heer gegen Ostland an der holländischen Küste zu landen. Die ostländische Flotte ist nicht in der Lage, der niederländischen zu helfen.

Kräfteverteilung.

Niederländische Partei.	Westländische Partei.
12 Torpedoboote,	Transportflotte mit begleitenden Kriegschiffen,
1 U-Boot,	dargestellt durch „Friesland", „Heemskerck",
Küstenwachposten in Nordholland und Texel,	„Piet Hein", „Evertsen".
Die Helder-Stellung mit Friedensbesatzung.	8 (bei Nacht 12) Torpedobootzerstörer,
	dargestellt durch 2 Fischereischutzfahrzeuge und
	2 Lotsendampfer.

Verlauf des Manövers. Die westländische Partei hatte die Aufgabe, die holländischen Seegaten in der Nacht vom 18./19. August abzuschließen und am 19. früh bei Callantsoog die Armeetruppen zu landen (darzustellen durch die Landungsdivisionen der Kriegschiffe). Für die Landung waren 18 Stunden veranschlagt. Schwere See und Brandung ließen es nicht zur Ausführung der Landung kommen, sie wurde im Interesse des Fortganges des Manövers jedoch als gelungen angenommen. Die westländischen Zerstörer sicherten vor dem Seegat von Texel und vor Ijmuiden gegen das U-Boot. Trotzdem und trotz bewegter See kam das Boot, das ohne Begleitfahrzeug aus Ijmuiden ausgelaufen war, überraschend zum Angriff auf die zu Anker liegende Flotte. Nachts brachen auch die niederländischen Torpedoboote

Digitized by Google

durch die blockierenden Zerstörer und griffen das westländische Gros (zu Anker) erfolgreich an.

Der I. Abschnitt war hiermit beendet; am 20. August schloß sich mit einer neuen Kriegslage der II. Abschnitt an.

II. Abschnitt.

Kriegslage. Ostland und Südland sind bereits einige Zeit im Kriege, der zu Lande unentschieden ist, zur See die Vernichtung oder Einschließung der ostländischen Flotte gezeitigt hat; die ostländische Flotte wird blockiert. Südland schließt, um die Zufuhr nach Ostland ganz zu unterbinden, auch die niederländischen Seegaten ab.

Bei der Mobilmachung Hollands befinden sich die Schiffe der Küstendivision in der Schelde. Die Niederlande schließen sich Ostland an, die Küstendivision soll versuchen, die Helder-Stellung (Willemsoord-Nieuwediep) zu erreichen, wird aber von überlegenen feindlichen Streitkräften gezwungen, nach Ijmuiden auszuweichen, wo sie bei Manöverbeginn liegt (Annahme). Die Friedensbezeichnung der Fahrwasser gilt als beseitigt.

Kräfteverteilung.

Niederländische Partei.	Südländische Partei.
12 Torpedoboote, 1 U-Boot, Küstenwachposten in Nordholland und Texel, Die Helder-Stellung mit Friedensbesatzung.	3 Panzerschiffe von 11 000 Tonnen, dargestellt durch „Heemskerck", „Evertsen", „Piet Hein", 2 Kreuzer von 4000 Tonnen, dargestellt durch „Friesland". 8 (bei Nacht 12) Zerstörer, dargestellt durch 2 Lotsendampfer und 2 Fischereischutzfahrzeuge.

Verlauf des Manövers. Das südländische Gros — Blockadegeschwader — suchte sich durch wechselnde Kurse gegen die U-Bootsgefahr zu sichern. Das U-Boot konnte wegen des hohen Seegangs das feindliche Gros nicht finden, lief nach Nieuwediep ein und ging durch den großen nordholländischen Kanal nach Ijmuiden.

Nachts blieb das südländische Gros in See und hatte seine Kreuzer gegen das Texelsche Seegat vorgeschoben. Auch die von Willemsoord ausbrechenden niederländischen Torpedoboote mußten der schweren See wegen umkehren und einlaufen. Dieser Manöverabschnitt verlief mithin erfolglos; nach dem Beendigungssignal gingen die Schiffe nach Ijmuiden.

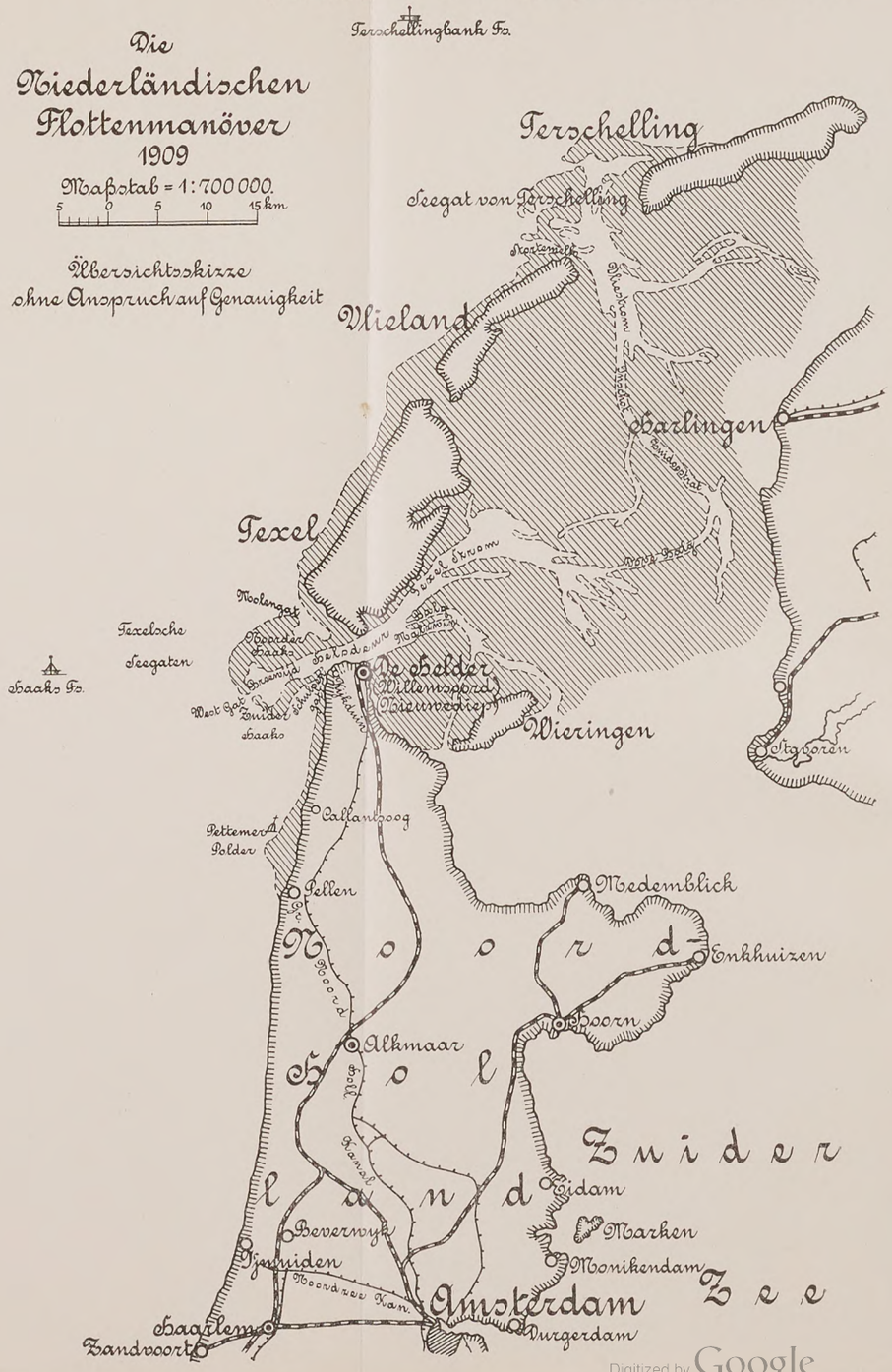
Am 21. und 22. August (Sonnabend/Sonntag) war Ruhe.

Am 23. August begann der III. Abschnitt.

III. Abschnitt.

Kriegslage. In einem Kriege zwischen Ostland und Südland hat ersteres die niederländische Neutralität zu Lande verletzt; die Niederlande treten auf südländische Seite. Die Verbündeten sind zu Lande wie zu Wasser derart im Nachteil, daß Holland keine Unterstützung mehr von Südland erwarten kann. Ostland wendet sich gegen die Stellung Amsterdam, schließt sie von Osten und Süden ein und beabsichtigt die Helder-Stellung durch einen kombinierten Angriff zu Wasser und zu Lande zu nehmen, um dann die Einschließung der Stellung Amsterdam zu vollenden.

Digitized by Google



Digitized by Google

Digitized by Google

Kräfteverteilung.

Niederländische Partei.	Ostländische Partei.
Küstendivision: „Heemskerck", „Evertsen", „Piet Hein" in Ijmuiden blockiert,	Gros aus Panzerschiffen der „Siegfried"-Klasse, dargestellt durch 2 Fischereischutzfahrzeuge,
2 U-Boote, dargestellt durch U-Boot Nr. 1,	2 Kreuzer, dargestellt durch „Friesland",
5 Kanonenboote, 1 Minenleger, 2 kleinere Dampfahrzeuge — zur lokalen Verteidigung der Texelschen Seegaten.	9 große Torpedoboote, dargestellt durch 9 Torpedoboote.
6 Torpedoboote, dargestellt durch 3 Torpedoboote, Küstenwachposten an der nordholländischen Küste, auf Texel und Terschelling.	

Verlauf des Manövers. Die ostländische Partei hatte die Aufgabe, die holländische Küste von Ijmuiden bis Terschelling zu blockieren, die Seegaten mit Torpedobooten abzuschließen. (Zur Ausführung sollte dies nur bei Ijmuiden gelangen.) Die in Ijmuiden eingeschlossene niederländische Küstendivision sollte ferner am Durchbruch nach Norden verhindert werden. Dieser Durchbruch war der Küstendivision von der Leitung zur Pflicht gemacht, da sie in Ijmuiden eingeschlossen ohne Nutzen sei, bei der Verteidigung der Helder-Stellung dagegen mitwirken könne; die ostländischen Streitkräfte erwarteten zudem am 24. erhebliche Verstärkungen, nach deren Eintreffen die Küstendivision auf keine Erfolge außerhalb der Seegaten mehr rechnen durfte. In der Helder-Stellung wurden alle Maßnahmen der lokalen Verteidigung — Minen- und Balkensperren, Sicherungsdienst — getroffen; die Torpedoboote waren in Gruppen zu 3 Booten in Terschelling und Willemsoord stationiert. (Alle übrigen niederländischen Torpedoboote galten als vernichtet.)

Am 23. August stand das blockierende ostländische Gros aus Sicht der Küste etwa auf der Höhe von Ijmuiden, die Kreuzer vorgeschoben, darüber hinaus die großen Torpedoboote. Die niederländische Küstendivision machte am Vormittag einen Scheinausfall, um das feindliche Gros an die Küste zu ziehen, nachdem der niederländische Führer vorher die U-Boote hatte auslaufen lassen. Die Absicht, das ostländische Gros auf diese Weise in den Bereich der U-Boote hineinzulocken, gelang vollständig. Das feindliche Gros kam mit hoher Fahrt heran, um der scheinbar ausbrechenden Küstendivision den Weg abzuschneiden. Die Division ging aber nach dem Eröffnen des Feuers (erst auf mittlere Entfernungen) auf die Küste zurück, als die U-Boote auch schon angegriffen und 2 Panzerschiffe der „Siegfried"-Klasse vernichtet hatten. Die niederländische Division lief dann wieder ein, der Feind, dessen zu weit vorgegangene Torpedoboote auch Verluste erlitten hatten, nahm seine Blockadestellung wieder ein.

Nach Einbruch der Dunkelheit liefen die niederländischen Schiffe erneut aus, um im Schutze der Nacht den Durchbruch zu versuchen. Der Feind war hierauf vorbereitet, die großen Torpedoboote gewannen unmittelbar vor der Hafenausfahrt Fühlung und griffen an. In der dunklen regnerischen Nacht hielten die Torpedoboote gut Fühlung an der nordwärts steuernden Division. Mehrere Angriffe erfolgten, doch wurde eine Entscheidung nicht getroffen. Durch eine plötzliche Kursänderung auf die Küste zu gelang es dem niederländischen Führer, die Fühlunghalter abzuschütteln, jedoch nur für kurze Zeit. Als die Division wieder entlang der Küste nach Norden dampfte, waren auch die feindlichen Boote wieder da. Mittlerweile war das ostländische Gros

Digitized by Google

auf die Fühlunghaltersignale hin herangekommen und eröffnete auf sehr große Entfernung das Feuer auf die von den Torpedobooten beleuchteten niederländischen Schiffe. Ein Abschneiden war aber nicht mehr möglich, ein Erfolg wurde dem Artilleriefeuer nicht mehr zugesprochen, und als — aus einem nicht erkennbaren Grunde — auch die Torpedoboote zurückblieben, war der Durchbruch der hart an der Küste entlangkneifenden Division gelungen. Sie ankerte am 24. August 2h V auf Texel Reede.

Nach einer Manöverpause wurde für den 24. August 3h N folgende **Kriegslage** ausgegeben:

Der Durchbruch der niederländischen Küstendivision ist gelungen. Beide niederländischen U-Boote sind vernichtet. Die ostländischen Verstärkungen sind eingetroffen, darunter eine Transportflotte. Das ostländische Landungskorps ist bei Callantsoog gelandet, die Verbindung der Küstenwachposten ist unterbrochen, die Helder-Stellung zu Lande eingeschlossen. Die Friedensbezeichnung der Fahrwasser gilt als beseitigt.

3 Torpedoboote der ostländischen Partei traten zur niederländischen über, um deren beide Gruppen nunmehr in richtiger Stärke zu formieren.

Die Sicherung der eingeschlossenen Helder-Stellung nach See zu übernahmen die Kanonenboote, von denen 2 auch in dem Binnenfahrwasser nach den Vliegaten, der Dove-Balg, Aufstellung fanden. Die Küstendivision dampfte, als von den Küstenwachposten keine Meldungen über den Feind eingingen, zum Rekognoszieren nach dem Schulpengat, in der Absicht, den dort etwa vordringenden Gegner unter Ausnutzung der Nebenfahrwasser zu bekämpfen. Beim Runden von Kap Hoofd wurden schon feindliche Torpedoboote im Schulpengat und feindliche Panzerschiffe in der Mündung dieses Fahrwassers gesichtet. Die ostländischen Torpedoboote, die den Auftrag hatten, das Fahrwasser nach Minen abzusuchen und Minensperren wegzuräumen, wurden von den niederländischen Schiffen beschossen und verdrängt; dann entspann sich ein Gefecht zwischen der niederländischen Küstendivision und den feindlichen Panzerschiffen („Friesland") auf 4500 bis 3000 m, während dessen sich die Division nach Kap Hoofd zurückzog. Die feindlichen Schiffe gingen, als sie in das Feuer von Fort Kijkduin kamen, ebenfalls zurück. Die Torpedoboote hatten eine Minensperre gefunden, waren jedoch nicht zum Aufräumen gekommen. Nachts sollte die Sperre niederländischerseits durch ein Kanonenboot und Torpedoboote verteidigt werden, jedoch konnten diese infolge des schlechten Wetters ihre Posten nicht einnehmen und beteiligten sich innen an der Sicherung der Division, die zwischen den Sänden östlich Nieuwediep in der „Malzwin" genannten Rinne zu Anker lag. Zu dieser Sicherung wurden alle leichten Streitkräfte verwendet. Der Feind hatte dergestalt in den Außengaten freie Hand. Die Nacht wurde windig und regnerisch; um 11^{30} h wurde das Manöver unterbrochen, um am nächsten Morgen fortgesetzt zu werden.

Eine Erkundung der „Evertsen" ergab, daß ein Teil des feindlichen Gros (3 Panzerschiffe) fehlte, woraus auf eine Umgehung durch die Vliegaten geschlossen wurde. Dies wurde bald durch Meldungen der Küstenwachen bestätigt; 3 feindliche Panzerschiffe (dargestellt durch 1 Fischereischutzfahrzeug) mit Torpedobooten waren in das Seegat von Terschelling eingelaufen und drangen den Vliestrom aufwärts. 11h V wurde daher „Piet Hein" nach der Dove-Balg gesandt, während „Heemskerck"

Digitized by Google

und „Evertsen" in der Breewijd Posten faßten. Es war inzwischen unsichtig geworden, so daß 1^{30} h N die feindlichen Schiffe und Torpedoboote im Schulpengat erst auf mittlere Entfernung in Sicht kamen. Die niederländischen Schiffe gingen — mit ihren Kanonenbooten — vor der Übermacht zurück, ein Feuergefecht auf 5600 bis 3700 m führend. In der Annahme, daß der Gegner beabsichtige, die Einfahrt zu forcieren, wurde nördlich vom Helder eine die Einfahrsrichtung enfilierende Stellung eingenommen. Doch noch folgte der Gegner nicht, dagegen ging die Meldung ein, daß die feindlichen Schiffe und Boote vom Vlieström weiter aufwärts vordrängen. „Evertsen" wurde daraufhin zur Unterstützung von „Piet Hein" nach der Dove-Balg detachiert, während „Heemskerck" noch einmal Fühlung am Gegner suchte. Es kam zu einem kurzen Gefecht auf etwa 4000 m, der Gegner blieb jedoch noch draußen. Gegen 5^{30} h N erhielten die niederländischen Schiffe den Befehl, auf den Ankerplatz vom vorigen Abend zu sammeln. Die ostländischen Umgehungsstreitkräfte waren inzwischen unter Verdrängung der verteidigenden Kanonenboote durch Inschot und Südostrak in die Dove-Balg vorgedrungen, die Torpedoboote zum Minensuchen voraus. Eine Sperre wurde nicht angetroffen, einige von „Evertsen" markiert versenkte Fahrzeuge naturgemäß nicht bemerkt, so daß gegen 7 h N der Texelstrom erreicht und die Umgehung damit ausgeführt war. Die niederländische Torpedobootsgruppe vor Terschelling war — anscheinend — vernichtet worden. Die Sicherung der Außengaten konnte auch diese Nacht nicht ausgelegt werden, vielleicht waren hierfür aber auch andere Gründe als das Wetter maßgebend; die feindlichen Boote waren jedenfalls draußen tätig, die Minensperre galt als aufgeräumt, und noch vor vollendeter Dunkelheit griffen die ostländischen Boote sowohl von den Seegaten wie vom Texelstrom her die niederländische Division, die im Malzwin vor Anker lag, an. Die Boote wurden jedoch schon auf größere Entfernungen unter Feuer genommen; ein Abwarten der Nacht hätte ihnen wohl vollen Erfolg gebracht. Nach den Angriffen wurden die Manöver durch FT-Signale beendet.

Am 26. August dampfte die Küstendivision mit 10 Torpedobooten nach Amsterdam, wo der Marine ein sehr herzlicher Empfang bereitet wurde. Die Verbände waren damit aufgelöst.

* * *

Sind diese Manöver, deren großzügige Anlage allerdings nicht immer mit dem vorhandenen Material in Einklang steht, nun besonders interessant wegen der ihnen zugrunde gelegten Ideen, so bieten sie auch eine Reihe bemerkenswerter Einzelheiten, die von zielbewußter Arbeit in der niederländischen Marine zeugen.

An erster Stelle stehen da die navigatorischen Leistungen sowohl der Schiffe wie der Torpedoboote. Bei Tage und bei Nacht ist acht Tage lang von den neu zu einem Verbande zusammengestellten Schiffen und Booten, meist bei schlechtem Wetter, in den engen Fahrwassern unter Ausschaltung der Friedensbezeichnung manövriert worden, ohne daß eine nennenswerte Havarie eingetreten wäre — gewiß ein Ergebnis, das der seemännischen Ausbildung der niederländischen Seeoffiziere ein vorzügliches Zeugnis ausstellt. Wenn man ferner das vorhandene Torpedobootsmaterial und dessen Manöverleistungen betrachtet, muß man der Führung dieser kleinen Fahrzeuge, die

Digitized by Google

ohne Zerstörer, Kreuzer oder Scouts ganz auf sich angewiesen waren, hohe Anerkennung zollen. Die Erfolge des U-Bootes, das ebenfalls ohne jedes Begleitfahrzeug operierte, lassen auch den Schluß auf eine sehr tüchtige Ausbildung in dieser jungen Spezialwaffe zu.

Alles in allem kann man sagen, daß aus diesen Übungen des Vorjahres ein frischer, vorwärtsstrebender Geist spricht, der sich durch die Enge der gegebenen Verhältnisse nicht hat fesseln lassen und der den der Geschichte des Landes würdigen Eindruck erweckt, daß Holland einen Angriff auf seine Neutralität kräftig abzuwehren bereit und imstande ist.

Die diesjährigen niederländischen Flottenmanöver, die sich in mancher Hinsicht an die des Vorjahres anschließen, sollen in einem weiteren Aufsatz besprochen werden.

G. v. J.

Digitized by Google

Die britischen Parteien und ihre Stellung zu den Wehrfragen.

Von Dr. Hans Plehn, London.

(Schluß.)

4. Die Parteien in Kanada und Australien.

Das politische Parteiwesen Kanadas und Australiens hat sich zuerst in den einzelnen Kolonien ausgebildet, bevor es sich in den Bundesparlamenten auf breiterer nationaler Basis entwickeln konnte. In Kanada treten die nationalen Gegensätze mehr hervor, in Australien die sozialen. Zwar bilden die nationalen Gegensätze nicht die Grundlage der kanadischen Parteien, aber sie beeinflussen sie doch stark, zumal wenn es sich um imperialistische und Wehrfragen handelt. Die älteste Provinz Kanadas, Quebec, ist von Franzosen besiedelt worden; die französische Nationalität und Sprache und die katholische Kirche haben hier die Vorherrschaft. In Ontario dagegen spielen die United Empire Loyalists eine große Rolle: Nachkommen von Amerikanern englischer und schottischer Herkunft, die in dem Unabhängigkeitskriege auf der englischen Seite standen und nach dem Versailler Frieden über die kanadische Grenze wanderten. Später, namentlich seit den vierziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, kam eine beträchtliche irische Einwanderung hinzu. Die Iren hielten sich von den Franzosen sowohl kirchlich als politisch abseits; aber die heimatlichen Gegensätze wurden in die Kolonie übertragen, und in Ontario wurden Orangelogen gegründet. Indes ging die Parteibildung nicht von diesen nationalen und religiösen Grundsätzen aus, sondern von den europäischen Formeln: liberal und konservativ. Das englische Parlament war das maßgebende Vorbild, aber natürlich wirkten die besonderen Verhältnisse der Kolonie stark modifizierend. Nur in der ersten Zeit, nachdem die Provinz Kanada (Ontario und Quebec) eine parlamentarische Regierung erhalten hatte (1840), bildeten die französischen Kanadier von Quebec die liberale, und die englischen und schottischen Kanadier von Ontario die konservative Partei. Aber beide Parteien bestanden aus einem linken und rechten Flügel, und schon Mitte der fünfziger Jahre hatten sich die rechtsstehenden Elemente der Franzosen und Engländer zu einer neuen konservativen und die Radikalen beider Nationalitäten zu einer neuen liberalen Partei vereinigt.

Der Bundesstaat, die Dominion of Canada, trat im Jahre 1867 ins Leben. Anfänglich bestand er nur aus den vier Kolonien Ober- und Unterkanada (Ontario und Quebec), Neuschottland und Neubraunschweig. Im Jahre 1871 trat Kolumbien bei, und 1873 folgte die Prinz Edward-Insel, während Neufundland selbständig geblieben ist; im Jahre 1870 kaufte die Dominion den „Nordwesten", zwischen Ontario und den Rocky Mountains, der Hudson Company ab. Die beiden Parteien des Bundesparlaments waren im wesentlichen mit den Konservativen und Liberalen der alten Provinz Kanada identisch. Seit 1867 hat es nur dreimal einen Regierungswechsel gegeben. Von 1867—73 und von 1878—96 regierten die Konservativen, von 1873—78 und seit 1896 die Liberalen. Diese Langlebigkeit der Parteiregierungen beruhte ganz wesentlich auf der überragenden Persönlichkeit der Parteiführer, des konservativen Premierministers

Digitized by Google

Sir John A. Macdonald (gestorben 1891) und des gegenwärtigen Premiers Sir Wilfrid Laurier. Macdonald war der Schöpfer der ersten transkanadischen Eisenbahn, die die wirtschaftliche Voraussetzung für die Föderation bildete, und zugleich der Begründer der kanadischen Schutzzollpolitik. Die alte Provinz Kanada (Ontario und Quebec) hatte schon seit 1859 mäßige Schutzzölle gehabt, aber nach der Föderation trat zunächst ein niedriger Tarif in Kraft; als nun 1878 die Konservativen wieder ans Ruder kamen, führte Macdonald unter dem Namen der „nationalen Politik" ein System hoher Zölle ein. Das war eine Folge der amerikanischen Politik. Fast von Anfang an waren die Beziehungen zu den Vereinigten Staaten die wichtigste politische Frage Kanadas gewesen. Der englisch-amerikanische Krieg von 1812 hatte sich zum Teil auf kanadischem Boden abgespielt, und während des Sezessionskrieges gab es mehrere Grenzüberfälle von beiden Seiten. Nach dem Kriege kündigten die Vereinigten Staaten, teils aus wirtschaftspolitischen Gründen, teils aus Entrüstung über die englischen Sympathien mit den Südstaaten, den Handelsvertrag, der von 1854/66 mit Kanada bestand. Die hohen amerikanischen Grenzzölle, die jetzt in Kraft traten, fügten der Kolonie schweren Schaden zu; eine beträchtliche Auswanderung begann, und die wirtschaftliche Entwicklung kam nahezu zum Stillstand. Die Aufhebung der Binnenzölle im Bereich des kanadischen Bundesstaats und der Bau der Canadian Pacific Railway konnten harte Wirtschaftskrisen nicht verhindern. Die kanadischen Regierungen unternahmen mehrere „Pilgerfahrten" nach Washington, aber ohne Erfolg; im Gegenteil, die amerikanische Schutzzollpolitik wurde immer extremer.

Die Handelspolitik bildete einen der Hauptgegensätze der beiden Parteien; die Konservativen waren Schutzzöllner, die Liberalen bekannten sich zum Freihandel. Als die Liberalen 1888 eine Politik „unbeschränkter Gegegenseitigkeit" mit den Vereinigten Staaten auf ihr Programm schrieben, bekämpften das die Konservativen als Vorstufe zur Annexion und warfen den Liberalen „verhüllten Hochverrat" vor. Im Jahre 1896 kamen die Liberalen ans Ruder, und jetzt gaben sie ihre frühere Freihandelspolitik auf und bauten die überkommene Schutzzollpolitik weiter aus. Man darf die kanadischen Parteien ebensowenig wie die englischen nach der Haltung beurteilen, die sie in der Opposition einnehmen, da ihre Politik dann wesentlich durch den natürlichen Gegensatz zur Regierung bestimmt ist.

Der Laurierschе Tarif von 1897 führte die Vorzugszölle für England ein; dadurch wurde allerdings ein Teil der bisherigen Zollsätze herabgesetzt, doch ohne daß der jungen kanadischen Industrie der notwendige Schutz entzogen wurde und ohne daß die Ermäßigungen Amerika zugute kamen; zugleich reinigte er die liberale Partei von dem Vorwurf der Illoyalität gegen England. Die Konservativen dagegen bekämpften diesen Tarif, obwohl das imperialistische Motiv an sie stärker appellierte; sie wollten die Vorzugszölle nur gegen eine Gegenleistung Englands bewilligen. Aber auch hier haben weniger prinzipielle Erwägungen als Fragen der parlamentarischen Taktik den Ausschlag gegeben.

Da die Liberalen die Handelspolitik der Konservativen übernahmen und sie in einer Weise ausbauten, die dem Widerstand der Opposition keinen Spielraum ließ, da ferner die wirtschaftliche Entwicklung des Landes unter der Laurierschen Verwaltung glänzende Fortschritte machte, so fiel das stärkste parteibildende Moment fort, und eine

Digitized by Google

andere Frage bot sich zunächst nicht zum Ersatz. Die Grenzlinien zwischen den Parteien begannen sich zu verwischen. Da die Konservativen keinen Führer besaßen, der Sir W. Laurier gewachsen war, so gelang es diesem, bei den Wahlen von 1904 auch in dem englischen Kanada eine große Mehrheit zu gewinnen. Die imperialistischen Fragen fingen zwar an, einen stärkeren Einfluß auf die kanadische Politik auszuüben, bildeten aber keine Scheidelinie zwischen den Parteien. Aber die nationalen Gegensätze spielten jetzt stärker hinein. Der Imperialismus hatte natürlich eine größere Anziehungskraft für die englischen als für die französischen Kanadier. Die große Mehrheit der französischen Kanadier hatte sich, solange Macdonald Premierminister war, zur konservativen Partei gehalten; unter den französischen Abgeordneten gab es damals fast doppelt soviel Konservative als Liberale. Ein Schulgesetz für die Provinz Manitoba (1896), das die konservative Regierung gab und das nicht den katholischen Interessen entsprach, hatte zur Folge, daß die französischen Kanadier von der konservativen zur liberalen Partei übergingen. Diese Schwenkung wurde dadurch erleichtert, daß der Führer der Liberalen, Laurier, selbst Franzose war. Dadurch wurden die Wahlen von 1896 entschieden, und die Liberalen kamen zur Regierung. Heute gehören im Bundesparlament nur ungefähr zehn französische Abgeordnete zur konservativen Partei. Der nationale und religiöse Gegensatz verschärfte sich dadurch, daß jetzt die große Mehrheit der Franzosen im liberalen Lager stand, während die „United Empire Loyalists" und ebenso die extremen Protestanten der Orangelogen sich immer zu den Konservativen gehalten hatten; er verschärfte sich durch das Aufkommen der imperialistischen Fragen. Als der Burenkrieg ausbrach, beschränkte sich die imperialistische Begeisterung auf die englische Bevölkerung; die Franzosen standen der Entsendung von Freiwilligenkontingenten ablehnend, zum Teil feindlich gegenüber. Sir W. Laurier zauderte eine Zeitlang, entschloß sich dann aber, die Hilfskontingente zu genehmigen, um sich seine englischen Anhänger nicht zu entfremden. Gegenüber dem Imperialismus, der doch zum guten Teil auf der Gemeinsamkeit der angelsächsischen Herkunft beruht, betonte Laurier den Gedanken der kanadischen Nationalität, in dem sich beide Rassen begegnen konnten und der der imperialistischen Idee Raum neben sich gewährt, aber doch die kanadischen Interessen in die erste Reihe stellt. Namentlich in der Handelspolitik ist Kanada unter Lauriers Führung seine eigenen Wege gegangen und hat sich durch den Abschluß von Handelsabkommen mit nicht britischen Ländern von den Idealen des Chamberlainismus weit entfernt. Gefördert wurde der kanadische Nationalgedanke durch den großen wirtschaftlichen Aufschwung der Kolonie und durch die Erfahrungen, die die Kolonie in dem Alaskastreit machte, wo England die kanadischen Interessen den Vereinigten Staaten preisgab. Auch bei einem Teil der englischen Kanadier ist der Imperialismus recht oberflächlich; sie sind es müde, sich namentlich von Amerikanern als „Koloniale" bezeichnen zu lassen, und sind stolz darauf, „einem noch größeren Konzern anzugehören, als die Vereinigten Staaten". Der kanadische Nationalgedanke bedingt Unabhängigkeit, und man darf ihn etwa durch die Formel „Unabhängigkeit im Empire" charakterisieren.

Die entschiedeneren Imperialisten freilich gehen weit darüber hinaus und erregen eben dadurch die Opposition von Quebec. Im Gegensatz zu dem Imperialismus und auch zu dem gesamtkanadischen Nationalgedanken ist ein französisch-kanadischer

Digitized by Google

Nationalismus entstanden, der sich freilich noch in den Anfängen befindet. Der bedeutendste Vertreter dieser Richtung ist Henri Bourassa, der bei seinem Eintritt in das Bundesparlament (1896) Laurier unterstützte, aber seit dem Burenkriege und der damit beginnenden stärkeren imperialistischen Agitation mehr und mehr von ihm abrückte. Beide sind liberal, aber während Laurier sich auf die Liberalen beider Nationalitäten stützt, vertritt Bourassa ausschließlich das Franzosentum, und während Laurier ein liberaler Katholik ist, ist Bourassa der Sprecher der katholischen Hierarchie. Bourassa, der nach Laurier der einflußreichste französische Kanadier ist, war der entschiedendste Gegner der Chamberlainschen Politik*) und sprach schon vor mehreren Jahren die Absicht aus, eine dritte französisch-kanadische Partei zu gründen, nach dem Vorbild der irischen Partei im englischen Unterhause. Bourassa steht der politischen Verbindung mit England sehr kühl gegenüber, begeistert sich aber auch nicht für eine Vereinigung Kanadas mit den Vereinigten Staaten. Annexionisten hat es in Kanada zu verschiedenen Zeiten gegeben, aber sie waren nie zahlreich, und sie haben beiden Parteien angehört. Die Annexion durch die Vereinigten Staaten würde der privilegierten Stellung, die die Franzosen in Kirche, Schule und Recht genießen, ein schnelles Ende bereiten, und in einem Größer-Amerika würden sie nur eine ganz geringe, einflußlose Minderheit bilden. Bourassa hat sich über diese Dinge immer nur sehr akademisch ausgesprochen; eine politische Vereinigung mit Amerika, sagte er, sei mindestens gegenwärtig nicht wünschenswert, denn sie würde nicht so leicht zu lösen sein, wie die jetzige Verbindung mit England.

Der imperialistische Gedanke sagt dem ganzen Naturell der Franzosen nicht zu. Die vorwiegend kleinbäuerliche Bevölkerung hat einen quietistischen Charakter, sie will den Welthändeln fernbleiben und verabscheut den „Militarismus". Sir W. Laurier selbst hat mehr als einmal nachdrücklich erklärt, Kanada würde sich nie „in den Strudel des europäischen Militarismus hineinziehen lassen" — ein Standpunkt, den ja auch die amerikanische Politik bis in die jüngste Zeit vertreten hat.

Die Flottenpläne der Regierung**) gaben den Gegensätzen neue Nahrung. Wenn Kanada den Grund zu einer eigenen Flotte legte, so bedeutete das den Anfang einer neuen Politik. Wenn dieser Plan auch schon auf der Kolonialkonferenz von 1902 angekündigt war, so war doch der endgültige Entschluß der Regierung eine Folge der englischen Flottenpanik von 1909. Sir W. Laurier benutzte das Echo dieser Stimmung in Kanada, um seine Absicht durchzusetzen, und den französischen Kanadiern erschien es als ein Sieg des Imperialismus. Die Stellung der Parteien war anfänglich recht unklar. Das kanadische Unterhaus nahm im März 1909 eine Resolution zugunsten einer kanadischen Flotte einstimmig an; die konservative Opposition stimmte mit der Regierung. Das erregte aber bald die Unzufriedenheit der Konservativen in der Provinz; die Aufgabe der Opposition ist zu opponieren, und die Konservativen glaubten, daß ihr

*) Während des Burenkrieges, im März 1901, sagte er in einer Rede im Unterhause: »Chamberlain . . . having had at his leisure and unreservedly the blood of our blood, in order to enrich himself and his brother and the whole of his tribe by selling guns and ammunition«. Zitiert bei Richard Jebb, Studies in colonial nationalism (1905), S. 123².

**) Vgl. Marine-Rundschau, Januarheft 1910: „Die britischen Wehrfragen und die Reichskonferenz von 1909".

Digitized by Google

Führer Mr. Borden*) einen schweren taktischen Fehler gemacht hätte, indem er die Regierung unterstützte. Im Herbst 1909 brachte Sir W. Laurier seine Vorlage ein. Eine kleine Flotte sollte gebaut werden; über ihre Verwendung in einem Kriege Englands sollte die kanadische Regierung von Fall zu Fall entscheiden; der Wunsch der Admiralität, die ganze kanadische Flotte im Pazifik zu stationieren und sie einen Teil des pazifischen Geschwaders werden zu lassen, war abgelehnt worden. In beiden Parteien waren die Meinungen über die Bill geteilt. Die Konservativen in den neuen Provinzen des Nordwestens, wo die Traditionen der kanadischen Politik naturgemäß am schwächsten sind, forderten nach dem Beispiel Australiens und Neuseelands, daß Kanada dem Mutterlande ein oder zwei Dreadnoughts schenken oder direkte Geldbeiträge leisten solle. In den alten Provinzen fand dieser Vorschlag im Grunde nur den Beifall der Loyalisten von Toronto; die große Mehrheit der Konservativen trat für eine besondere kanadische Flotte ein. Sie betonten den alten Verfassungsgrundsatz, daß Besteuerung und politische Repräsentation Hand in Hand gehen müßten; direkte Beiträge in Geld oder Schiffen wären nur dann gerechtfertigt, wenn Kanada über die Politik des Reichs mit zu entscheiden hätte. Auch in den Seeprovinzen des Atlantik und in dem pazifischen Kolumbien überwog der Wunsch nach einer eigenen kanadischen Flotte; vielleicht erwartete man davon eine Belebung des kanadischen Schiffsbaues. Dieser ganze Teil der Konservativen stand dem Regierungsprogramm sehr nahe. Dagegen bekämpfte der Führer der französischen Konservativen, Mr. Monk, alle und jede Flottenausgaben, sowohl als direkte Beiträge für England wie für eine kanadische Flotte. Nach seiner Meinung rechtfertigten die kanadischen Staatseinnahmen diese Ausgaben nicht; und wenn Kanada eine Flotte besäße, so würde sie praktisch doch an jedem Kriege Englands teilnehmen, ohne daß Kanada einen Einfluß auf die englische Politik besäße. Monk forderte ein Plebiszit über die Bill. Der offizielle Führer der konservativen Partei, Mr. Borden, der die Regierung bei der Resolution vom März unterstützt hatte, leistete anfangs der Opposition in seiner Partei Widerstand, sah sich aber schließlich genötigt, weder die konservativen Vorschläge für direkte Beiträge an England noch für ein Plebiszit geradezu zu bekämpfen; doch trat er selbst für eine kanadische Flotte ein. Seinen Angriff gegen die Regierungspolitik konzentrierte er auf die Bestimmung des Gesetzes, daß die kanadische Flotte im Kriegsfall nicht automatisch, sondern erst nach einem Beschluß der kanadischen Regierung zur Verfügung der Admiralität gestellt werden sollte; das sei der Beginn zur Losreißung der Kolonie, und er forderte mit Hinweis auf die deutsche Flottenpolitik eine schnelle und direkte Unterstützung Englands.

Auch im liberalen Lager gab es Meinungsverschiedenheiten. Aber die Partei einigte sich ziemlich bald auf das Regierungsprogramm; auch die französischen Liberalen wollten, soweit sie keine prinzipiellen Flottengegner waren, eine eigene kanadische Flotte haben, wenn die Ausgabe einmal gemacht werden sollte. Henri Bourassa dagegen bekämpfte die Flottenpolitik ebenso, wie der Konservative Monk. Sir W. Laurier beklagte sich, daß er in Quebec als ein Verräter an seiner Rasse und in Ontario als ein Verräter an der englischen Krone hingestellt würde. Bei Bourassa fand

*) Der konservative Parteiführer Robert Laird Borden ist nicht zu verwechseln mit dem liberalen Minister der Miliz Sir Frederick William Borden.

Digitized by Google

Monk die wirksamste Unterstützung, und der Gedanke, eine dritte, französisch-kanadische Partei zu gründen, wurde von neuem erörtert. Bisher ist es dazu nicht gekommen, aber es liegt auf der Hand, daß die Verwirklichung des Planes der kanadischen Politik eine neue Wendung geben würde.

* * *

Der australische Bund hat erst eine zehnjährige Geschichte. Die ersten fünfzig oder sechzig Jahre der australischen Parteientwicklung spielten sich in den einzelnen Kolonien ab. Die australische Mutterkolonie Neusüdwales erhielt eine konstitutionelle Verfassung im Jahre 1842, aber responsible government erst 1854. Victoria folgte 1855, Südaustralien und Tasmanien 1856, Queensland 1859, Westaustralien erst 1890. Bestimmend für die Bildung der politischen Parteien war eine Frage, die beinahe fünfzig Jahre, seit dem beginnenden Verfall der Strafkolonisation (etwa 1840) bis zu dem politischen Emporsteigen der Gewerkschaften, das öffentliche Leben Australiens fast ganz beherrscht hat: die Landfrage. Diese Zeit ist ausgefüllt durch den Kampf der kleinen ländlichen Ansiedler gegen die Inhaber der gewaltigen Kronländereien, die Squatter. Die kleinen Ansiedler wollten das Landmonopol der Squatter brechen; sie forderten eine Aufteilung ihrer Latifundien, die ausschließlich der Schafzucht dienten, um für Bauerngüter und für den Kornbau Raum zu gewinnen. Sir Charles Dilke schrieb vor vierzig Jahren in seinem „Greater Britain" von der Kolonie Victoria: „Gold, Weizen und Schafe sind die drei Stapelartikel von Victoria, und jeder hat seine politische und wirtschaftliche Partei — Goldgräber, Ansiedler und Squatter; kürzlich haben die Goldgräber und die ländliche Demokratie gemeinsame Sache gegen die Squatter gemacht." Die politische Lage war damals folgende: In Queensland herrschten noch die Squatter, in Neusüdwales war die Macht zwischen den Squattern und der städtischen Demokratie geteilt, in Victoria hatten die Demokraten die Squatter bereits besiegt. Der Kampf gegen die Latifundien erstreckte sich, wie bemerkt, über eine lange Periode und ist heute noch keineswegs beendet. Eine große Anzahl von Gesetzen bezeichnet die einzelnen Etappen dieses Kampfes. In Neuseeland, wo dieselben Verhältnisse herrschten, mußten bei der Konsolidierung der Landgesetzgebung im Jahre 1892 nicht weniger als 52 frühere Landgesetze, abgesehen von Proklamationen, Verfügungen, Ausführungsbestimmungen usw., außer Kraft gesetzt werden.

Das zweite parteibildende Moment wurde die Schutzzollfrage. Victoria war die erste Kolonie, die von der ursprünglichen Freihandelspolitik abging. Im Jahre 1865 führte Victoria die ersten Wertzölle von 5 und 10 Prozent ein, und um 1870 waren die übrigen Kolonien dem Beispiele gefolgt. Aber diese Zölle waren anfangs ganz wesentlich Finanzzölle; freilich bestanden schon in den sechziger Jahren starke schutzzöllnerische Tendenzen, und 1878 nahm Victoria einen ausgesprochen schutzzöllnerischen Tarif an. In Victoria waren die Finanzzölle von 1865 wie die Schutzzölle von 1878 das Werk der demokratischen Partei. Sie hatte Jahre hindurch darüber heftig mit dem von den Squattern beherrschten Senat gekämpft, und seitdem ist die „liberale" Partei in Victoria schutzzöllnerisch und die „konservative" freihändlerisch. Umgekehrt waren in Neusüdwales die „Liberalen" die Freihändler und die „Konservativen" Schutzzöllner; und während Victoria bei der Schutzzollpolitik blieb, ver-

Digitized by Google

folgte Neusüdwales, die kurze Episode von 1892 bis 1894 ausgenommen, eine Freihandelspolitik, bis mit der Gründung des Commonwealth die handelspolitische Kompetenz an die Bundesregierung überging.

Wie schon erwähnt, bestand bereits in den sechziger Jahren eine städtische Demokratie, die durch die Goldgräber repräsentiert wurde. Allmählich, zum Teil unter dem Schutz der neuen Zölle, entwickelte Australien eigene Industrien, und es entstand eine industrielle Arbeiterschaft und ein ausgebildetes System gewerkschaftlicher Organisation. Anfang der neunziger Jahre trat die Arbeiterschaft in die Politik ein und bildete, zuerst in Neusüdwales, eine Arbeiterpartei.

Bald gab es in allen australischen Kolonien drei Parteien, und als 1901 der Commonwealth ins Leben trat, kamen die drei Parteien auch ins Bundesparlament, und zwar von Anfang an in ziemlich gleicher Stärke. Die Parteibildung im Bundesparlament wurde zum Teil bestimmt durch die politische Vorgeschichte der Führer. Zum ersten Premierminister des Commonwealth war Sir Edmund Barton ernannt worden, der auch nach den ersten Wahlen im Amt blieb, obwohl er über keine absolute Mehrheit verfügte. Barton stammte aus Neusüdwales, wo er 1898/99 der Führer der (konservativen) Opposition gewesen war. Damals war Mr. Reid (jetzt Sir George Reid) Premierminister von Neusüdwales gewesen, und dieser sammelte im ersten Bundesparlament die Freihändler um sich und bildete aus ihnen die Oppositionspartei, deren Führung er übernahm. So wurde viel von den Parteigegensätzen in Neusüdwales auf die beiden Parteien übertragen. Bartons rechte Hand im ersten Bundesministerium war Mr. Deakin von Victoria, der nach Bartons Rücktritt 1903 Premierminister wurde. Damit wurde in den Gegensatz der Deakinschen und Reidschen Partei viel von der alten Eifersucht zwischen Neusüdwales und Victoria hineingetragen, die unter anderem dazu geführt hatte, daß die Staatsbahnen der beiden benachbarten Kolonien verschiedene Spurweiten haben und daß das Nationalspiel der Australier, Fußball, diesseits und jenseits der Grenze in anderer Form gespielt wird. Solche untergeordnete Parteimotive spielten eine um so größere Rolle, als es an entgegengesetzten politischen Prinzipien so gut wie vollständig fehlte. Die alten Parteigegensätze waren schon in den einzelnen Kolonien stark verblaßt. Eine wenn auch kleine Squatterpartei gab es noch in Südaustralien, aber nicht mehr in Victoria und Neusüdwales; hier verfügten die Squatter allerdings über einen beträchtlichen Einfluß in den Senaten. Fast nur noch in Neusüdwales allein bestand der Gegensatz zwischen Freihändlern und Schutzzöllnern, denn in den übrigen Kolonien hatte sich die Schutzzollpolitik durchgesetzt; aber auch die Gefolgschaft Mr. Reids setzte sich Ende der neunziger Jahre schon aus sehr verschiedenen Elementen zusammen: aus Radikalen, Freihändlern, Arbeiterparteilern, Antiföderalisten und der Protestant Defence Association, die speziell das irisch-katholische Element bekämpft. Die ersten Bundeswahlen wurden in den einzelnen Kolonien unter sehr verschiedenen, überwiegend lokalpolitischen Parteiparolen ausgefochten, dergestalt, daß sowohl die Regierungspartei als die Opposition sich aus recht heterogenen Elementen zusammensetzte und daß beide weder ein klares Parteiprogramm, noch eine ausgeprägte Parteiüberzeugung besaßen. Auch die Parteibenennungen waren unklar. In Neusüdwales war Mr. Reid liberal und Mr. Barton konservativ, aber in Victoria war Mr. Deakin, Bartons Kollege, liberal; die Bezeichnung liberal und konservativ

Digitized by Google

hatte in dem Bundesparlament gar keinen Sinn, und man sprach eher von Deakiniten und Reiditen, oder kurz von der Regierungspartei und der Opposition.

Die Arbeiterpartei war die einzige, die ein bestimmtes Programm und eine gute Organisation besaß. Sie hatte den großen Vorteil, daß ihre Anhänger größtenteils in den Städten leben — und fast die Hälfte der australischen Bevölkerung ist städtisch —, während der Organisierung der anderen Parteien die Größe der Wahlkreise, die enormen Entfernungen und der Mangel an Verkehrsmitteln hinderlich waren. Dazu kam eine große politische Gleichgültigkeit, besonders auf dem Lande; bei den zweiten Bundeswahlen von 1903, die allerdings im Dezember, also in der Erntezeit, ausgefochten wurden, war der höchste Prozentsatz der Wahlbeteiligung (in Queensland) 57 Prozent, der niedrigste (in Westaustralien) 28 Prozent.

Der von England überkommene Parlamentarismus war auf ein Dreiparteiensystem nicht eingerichtet; die Regierung war daher auf Bündnisse angewiesen, die aber nur bedingungsweise eingegangen wurden und meistens nicht von langer Dauer waren. Da alle Parteien ungefähr gleich stark waren, so war die Folge ein schneller Wechsel der Ministerien. Die drei Parteien machten die Runde. Das erste Ministerium Barton-Deakin regierte von 1901 bis April 1904; ein Arbeiterministerium Watson vom April bis zum August 1904; ein Ministerium Reid vom August 1904 bis Juli 1905; ein Kabinett Deakin vom Juli 1905 bis November 1908; ein Arbeiterministerium Fisher vom November 1908 bis Mai 1909 und ein drittes Kabinett Deakin vom Juni 1909 bis April 1910.

Das Verhältnis der Parteien zueinander war folgendes: Die Partei Deakin und die Partei Reid waren die eigentlichen Gegner, die Regierungspartei und die Opposition. Die Arbeiterpartei zwischen beiden gab den Ausschlag. Die Reidsche Partei bekämpfte den Sozialismus der Arbeiterpartei, während Mr. Deakin und ein Teil seiner Anhänger gerade in dieser Beziehung viele Berührungspunkte mit der Arbeiterpartei hatten. Das erste Jahrzehnt der Geschichte des Commonwealth ist daher im wesentlichen ausgefüllt von Ministerien der Partei Deakin und der Arbeiterpartei, während die Reidsche Partei selbständig nur einmal, 1904 bis 1905, und im Jahre 1909 in einer Koalition mit der Partei Deakin ans Ruder kam.

Mr. Deakin gab seiner Partei ebenfalls ein Programm, und in seinem zweiten, längeren Ministerium (1905 bis 1908) hat er einen Teil davon, namentlich seine Schutzzollpolitik mit Vorzugszöllen für England, durchgeführt, und zwar mit Unterstützung der Arbeiterpartei. Aber dies Bündnis ging in die Brüche, und jetzt ging die Deakinsche Partei eine Fusion mit der Reidschen Partei ein (1909). Der Führer der Fusionspartei wurde Deakin, während Reid den neuen Posten eines Oberkommissars des Commonwealth in London übernahm. An der Spitze der Fusionspartei brachte Mr. Deakin seine wehrpolitischen Gesetze durch, aber bei den letzten Wahlen im April 1910 siegte die Arbeiterpartei, und sie gewann — zum erstenmal in der Geschichte des Commonwealth — die absolute Mehrheit in beiden Häusern des Bundesparlaments. Damit und mit der Schaffung eines Zweiparteiensystems ist der Commonwealth in eine neue politische Phase eingetreten.

Daß in einem so jungen Lande wie Australien eine Arbeiterpartei ans Ruder kommt, daß die einzelnen Kolonien und der Commonwealth sozialpolitische Experimente

Digitized by Google

unternehmen konnten, vor denen das alte Europa zurückschreckt, daß die Hälfte der Bevölkerung in den Städten lebt und daß die Geburtenziffer stationär bleibt, ist alles eine Folge der unseligen Landpolitik, die allen fruchtbaren Boden in den Besitz weniger Latifundienbesitzer kommen ließ und eine großzügige Ansiedlung von Bauern unmöglich machte. Während Kanada das Land der Farmer ist, ist Australien das Paradies der städtischen Arbeiter, die bei hohen Löhnen, kurzer Arbeitszeit und billigen Lebensmitteln zweifellos einen hohen standard of life repräsentieren und die nun danach trachten, diesen Zustand durch Fernhaltung „billiger" Arbeit zu erhalten. Das war bereits die Politik der städtischen Demokratie in der Goldgräberzeit, und schon vorher war die Strafkolonisation vor allem aus diesem ökonomischen Grunde bekämpft worden. Aus demselben Motiv ist das moderne Ideal des „weißen" Australien entstanden. Die Unterbietung durch die anspruchlosen farbigen Arbeiter Ostasiens, der polynesischen Inseln und Indiens soll verhindert werden. Auch in die Schutzzollpolitik spielt dasselbe Motiv stark hinein. Nicht nur die billige Arbeit selbst, sondern auch ihre Produkte sollen ferngehalten werden, und der Zollschutz soll nicht allein dem Fabrikanten zugute kommen, der allerdings dadurch in den Stand gesetzt werden soll, gegenüber der europäischen und amerikanischen Konkurrenz australische Industrien ins Leben zu rufen, sondern auch dem Arbeiter. Das ist der Sinn der „New Protection", wonach die höheren Zollsätze nur für diejenigen Fabrikanten gelten sollen, die ihren Arbeitern günstige Arbeitsbedingungen gewähren.

Durch den Zusammenschluß der Kolonien zum Bundesstaat wurde Australien eine Nation. Der nationale Gedanke, der zuerst erwachte, als Deutsche, Franzosen und Amerikaner sich in der Südsee festsetzten, und der einen weiteren mächtigen Anstoß durch die imperialistische Begeisterung des Burenkriegs erhielt, begann die politischen Parteien zu beeinflussen. Nirgends zeigt sich diese Wirkung deutlicher, als bei der Arbeiterpartei. Sie hatte, vor allem in Neusüdwales, die Föderation entschieden bekämpft; sobald sie aber erkannte, daß sich ihr im Commonwealth weit größere Aussichten zur Entfaltung politischer Macht boten als in den einzelnen Kolonien, änderte sie schnell ihren Standpunkt und entwickelte sich bald zu einer ebenso nationalen Partei wie die Deakinsche es war; allmählich ist sie in ihrem Nationalismus sogar radikaler geworden als die Deakinsche Partei. Sie verfolgt eine entschieden zentralistische Politik und erstrebt eine Beschränkung der Staatenrechte, die die Bundesverfassung von 1901 recht schonend behandelt hat. Zwischen der Politik Deakins und der der Arbeiterpartei bestanden im Grunde nur Gradunterschiede, aber die Deakinsche Politik ist seit der Fusion stark verwässert worden. Die Arbeiterpartei ist jetzt im Besitze der Macht, und sie hat den Vorteil, daß sie weit homogener ist als die Fusionspartei, daß sie eine stark ausgeprägte Parteidisziplin und eine ausgezeichnete Organisation besitzt.

Auch in den Wehrfragen vertritt die Arbeiterpartei gegenwärtig die fortgeschrittenste nationale Politik*). Anfänglich haben die Wehrfragen die australischen Kolonien nur wenig beschäftigt. Die Einrichtung eines eigenen Milizsystems wurde notwendig, als die Gladstonesche Regierung im Interesse der englischen Steuerzahler die Garnisonen aus den Kolonien zurückzog. Aber damit glaubte sie ihre Verpflich-

*) Vgl. Marine-Rundschau, Januarheft 1910: „Die britischen Wehrfragen und die Reichskonferenz von 1909".

Digitized by Google

tungen erfüllt zu haben; die Verteidigung zur See erklärten die australischen Premierminister noch 1881 für die ausschließliche Pflicht des Mutterlandes. Einen Fortschritt brachte die erste Kolonialkonferenz von 1887, wo die australischen Vertreter Geldbeiträge für die englische Flotte bewilligten. Damit war das erste Interesse an den Flottenfragen erweckt, und als sich ein gesamtaustralisches Nationalbewußtsein zu entwickeln begann, wuchs der Wunsch, in engerer Beziehung zu der australischen Flotte zu stehen, als der des bloßen Geldgebers. Der Burenkrieg, die Föderation, das Emporsteigen Japans förderten das Verlangen, eine eigene Flotte zu haben, und zugleich wurde man sich der Notwendigkeit bewußt, das Milizwesen gründlich zu reorganisieren. Die beiden älteren Parteien hatten diese Entwicklung zu einer nationalen Auffassung der Wehrfragen allmählich und ziemlich gleichzeitig durchgemacht. Die Arbeiterpartei dagegen, die zuerst sowohl die Föderation als die Entsendung von Kontigenten nach Südafrika und die Flottenpläne schroff bekämpft hatte, gab überraschend schnell ihren früheren partikularistisch-kolonialen Standpunkt auf. Und da sie innerlich homogener war, fiel ihre Bekehrung gründlicher aus als die der anderen Parteien. In der Reidschen Partei waren noch Anhänger des alten englischen Liberalismus vorhanden, die für Freihandel, wirtschaftlichen Individualismus, Einschränkung der Befugnisse des Staates eintraten. Diese Elemente sträubten sich bei der Reorganisation der Miliz gegen die Einführung der allgemeinen Wehrpflicht und gaben dem alten Volunteersystem den Vorzug. Seit der Fusion der beiden Parteien mußte Mr. Deakin auf diese seine Bundesgenossen Rücksicht nehmen, und sein Milizgesetz von 1899 zeigt mancherlei Spuren dieses Kompromisses. Die Arbeiterpartei dagegen hatte wesentlich weitergehende Vorschläge gemacht und beabsichtigt jetzt, auf Grund des Inspektionsberichts von Lord Kitchener die Deakinsche Milizreform gründlich zu verbessern. Auch in den Flottenfragen zeigte sich ein Unterschied in der Auffassung der beiden Parteien. Das Ministerium Fisher (Arbeiterpartei) war bei der Flottenpanik von 1909 gegen das Geschenk eines „Dreadnought" für England, während nach seinem Sturz Mr. Deakin das Geschenk bewilligte. Mr. Fishers Haltung entspricht der des kanadischen Premierministers, Sir Wilfried Laurier, und zeigt eine vorgeschrittenere Form der nationalistischen Auffassung; die Aufwendungen, die die Kolonie für Flottenzwecke macht, sollen direkt der Kolonie und nur indirekt dem Reich, nicht aber dem Mutterlande unmittelbar zugute kommen. Aber wie die australischen Parteien heute sind, so bestehen wenigstens zwischen der Politik ihrer Führer nur Gradunterschiede; beide Parteien verfolgen als letztes Ziel eine selbständige australische Wehrpolitik.

Digitized by Google

Die Zentralorganisation der englischen Marineverwaltung (Board of Admiralty).

Von Admiralitätsrat Miller.

II.

1. Geschäftsverteilung.

Nach dem bisher über die Verfassung und den Geschäftsumfang der Admiralität, über die innerhalb dieser bestehende Aufteilung der Geschäfte und über die Verantwortlichkeit Gesagten stellt die Admiralität sich dar als ein Verwaltungsgetriebe, in der die Verwaltungstätigkeit geleitet wird von den dem Ersten Lord der Admiralität unterstellten einzelnen Lords; diese sind zwar nicht Departementschefs im strengen und engen Sinne des Wortes[82]), sind aber mit der Oberaufsicht über ihnen unterstellte Departements betraut und leiten die allgemeinen Dienstgeschäfte selbständig. Sie stehen in unmittelbarer und ständiger Verbindung miteinander ebenso wie jeder für sich mit den verschiedenen, die Geschäfte besorgenden Departements. Fragen von besonderer Wichtigkeit jedoch unterbreiten sie der Entscheidung des Ersten Lord der Admiralität. Gemeinsame Sitzungen des Kollegiums sichern außerdem erschöpfende Erörterung allgemein interessierender Fragen und ergänzen so die beratenden Befugnisse der einzelnen Lords.[83])

Die Tätigkeit des Kollegiums ist sonach eine zweifache, eine verwaltende und eine beratschlagende. Die letztere wird repräsentiert durch das Wort „Board" und findet in der Regel im gemeinsamen Sitzungszimmer (seltener auf schriftlichem Wege) statt. Die erstere Tätigkeit wickelt sich im allgemeinen in den Geschäftszimmern der Lords und der Sekretäre ab.[84]) Alle großen Fragen aber werden nur vom Ersten Lord entschieden, der jede Maßnahme allein anordnen und durchführen kann, für die er der Stütze durch das Kabinett sicher ist.

Für die Verteilung der Geschäfte auf die einzelnen Lords und Sekretäre maßgebend ist der oben angezogene Geschäftsverteilungsplan vom 20. Oktober 1904.[85])

First Lord of Admiralty: Allgemeine Leitung und Oberaufsicht.

Die einzelnen Lords und Sekretäre:	Geschäftskreis:	Departements und Abteilungen:
The First Sea Lord	Berater des Ersten Lord der Admiralität in allen großen Fragen; Mobilmachungsorganisation; Verteilung und Operationen der Flotte im Kriege und im Frieden; Wichtige kriegsgerichtliche und disziplinäre Angelegenheiten.	Naval War Council, bestehend aus: a) Naval Intelligence Department, b) Naval Mobilisation Department, c) Assistant Secretary to the Admiralty, d) Director of Naval War College; Director of Naval Ordnance and Torpedoes; Inspector of Target Practice; Hydrographer of the Navy; Military and Legal Branch aus dem Departement des ständigen Sekretärs.

[82]) Report 1890, S. IX.
[83]) Report 1890, S. IX, Nr. 23.
[84]) Report 1890, Anhang I, S. 3, Nr. 1021.
[85]) Anson, 3. Ausg., II, Teil 1, S. 192.

Digitized by Google

Die einzelnen Lords und Sekretäre:	Geschäftskreis:	Departements und Abteilungen:
The Second Sea Lord	Frontpersonal; Bildungswesen; Landunterbringung; Küstenwache und Reserve; Sanitätswesen.	Admiral Commanding Coast Guard and Reserve; Deputy Adjutant General of the Royal Marine Forces; Chaplain of the Fleet (Inspector of Naval Schools); Medical Director General; Accountant General in Gebührnisfragen; Engineer-in-Chief in Personalangelegenheiten; Naval Branch aus dem Departement des ständigen Sekretärs.
The Third Sea Lord (Controller of the Navy)	Konstruktions- und Werftwesen; Flottenmaterial.	Director of Naval Construction; Director of Dockyards; Director of Stores, mit Ausnahme der Vorräte für das Hoch- und Tiefbauwesen, der Munitions-, Verpflegungs- und Bekleidungsvorräte; Director of Naval Ordnance and Torpedoes in Hinsicht auf Material; Engineer-in-Chief; Inspector of Dockyard Expense Accounts; Committee on Designs (unter dem Vorsitze des Ersten Seelord).
The Fourth (Junior) Sea Lord	Transportwesen; Verpflegungs-, Bekleidungs-, Vorratswesen (soweit das letztgenannte nicht dem Controller zugewiesen ist); Pensionsangelegenheiten der Personen des Soldatenstandes; Havarien.	Director of Transports; Director of Stores; Director of Victualling (für Verpflegungs- und Bekleidungswesen); Accountant General in Pensionsangelegenheiten; Legal Branch aus dem Departement des ständigen Sekretärs.
Civil Lord	Sämtliche Grundstücks- und alle Land- und Wasserbauangelegenheiten; Beamtenpersonalien; Von der Marine zu unterhaltende Schulen; Greenwich-Hospitalsfonds.	Director of Works; Accountant General in Gebührnisangelegenheiten; Director of Greenwich Hospital.
Parliamentary and Financial Secretary	Geld-, Etats- und Rechnungswesen; er ist das „zweite Ich" des Ersten Lord der Admiralität im Parlament.[86])	Accountant General; Director of Contracts; Alle Departements in finanziellen Angelegenheiten; Judicial Department.
Permanent Secretary	Allgemeiner Geschäftsbetrieb; Schriftverkehr im Namen des Kollegiums für die einzelnen Mitglieder, die beiden Sekretäre und eine Anzahl der Departements und Abteilungen; Personalangelegenheiten d. Offiziere und Beamten der Admiralität; Registratur- und Kanzleibetrieb; er ist das „Mundstück"[87]) und „Nervenzentrum"[88]) der Admiralität.	Sechs Abteilungen (Military Branch; Naval Branch; Civil Branch; Legal Branch; Archiv-Abteilung [Record Office]; Abteilung für den Bureauvorsteher, den Registratur- und den Kanzleidienst).[89])

[86]) Enc. Brit., Bd. 1, S. 157.

[87]) Hamilton, Teil 2, Kap. 1.

[88]) Enc. Brit. New Volumes, Bd. 25, S. 67.

[89]) In der Archiv-Abteilung werden nach Hamilton, Teil 2, Kap. 1, die Schriftstücke nach einem „hervorragenden und bewundernswerten System" aufbewahrt.

Digitized by Google

In der vorstehenden Tabelle ist die Gliederung der Gesamtorganisation und ferner ersichtlich gemacht, welche Geschäfte auf Grund des Verteilungsplanes den leitenden Personen des Kollegiums zufallen und welche Departements und Abteilungen ihnen zur Durchführung ihrer Aufgaben unterstehen.

2. Geschäftsgang in der Admiralität.

Bis 1869 waren alle wichtigen Geschäfte durch gemeinschaftliche Tätigkeit des Kollegiums in täglichen Sitzungen erledigt worden. Dieses Verfahren wurde aber als dem veränderten Stande der Verhältnisse wenig angepaßt befunden, und es wurde die Methode, die jetzt im Gebrauche ist, eingeführt. Die überwiegende Mehrzahl der Geschäfte wird jetzt im Wege des schriftlichen Votenwechsels und der bureaumäßigen Verfügung erledigt. Der Erwägung und Beschlußfassung durch das Kollegium sind nur bestimmt bezeichnete Angelegenheiten vorbehalten.[90])

Sitzungen des Kollegiums finden jetzt gewöhnlich einmal in der Woche statt, wenn nicht der Erste Lord der Admiralität anders bestimmt.[91]) Es werden folgende Angelegenheiten vorgetragen: Feststellung des Etats; Pläne für neue Schiffe und wichtige Änderungen an solchen; Änderungen allgemeiner Bestimmungen; Angelegenheiten betr. Entlassung oder Wiederanstellung von Offizieren; Königliche Staatsratsverordnungen; Runderlasse und andere wichtige Anordnungen legislativen Charakters; endlich zur Beratung geeignete Gegenstände anderer Art, die vom Ersten Lord der Admiralität hierzu bestimmt sind. Keine Vorlage darf ohne Genehmigung des Ersten Lord vor das Kollegium gebracht werden. Zur Information für die einzelnen Mitglieder des Kollegiums wird vorher ein Verzeichnis der in der Sitzung zur Sprache zu bringenden Angelegenheiten aufgestellt.[92]) Nur ganz wenige politische Fragen werden in der Sitzung erörtert; auch im Admiralitätskollegium ist, wie vor der Kommission von 1861 erklärt wurde, ebenso wie in anderen Ressorts im Laufe der Zeit der Ressortgeist größer geworden als der Parteigeist.

In Fragen des Schiffsbauwesens werden durch den Ersten Lord der Admiralität besondere Sitzungen einberufen, denen auf Anfordern der stellvertretende Controller und Direktor des Konstruktionswesens, der Direktor des Waffenwesens und der Chefingenieur der Marine beizuwohnen haben.

Die in den Sitzungen getroffenen Entscheidungen und alle wichtigen Verfügungen der Lords werden täglich in konzentrierter Form gedruckt und den Mitgliedern des Kollegiums sowie den Leitern der einzelnen Departements und selbständigen Abteilungen zugestellt. Die Schriftstücke selbst werden nach Erledigung der getroffenen Verfügungen allen Departements zugeschrieben, die durch die Entscheidung berührt werden.[93]) Geht der Erste Lord über die Ansichten von Mitgliedern des Kollegiums hinweg, so können diese ihre Ansicht zu den Akten geben,[94]) unbeschadet ihres Rechts, zurückzutreten.

Alle bei der Admiralität eingehenden Schriftstücke werden sogleich gebucht,

[90]) Report 1887, S. XV, 146.
[91]) Anson, 3. Ausg., II, Teil 1, S. 191.
[92]) Report 1890, Anhang I, S. 4.
[93]) Report 1861, Nr. 73.
[94]) Report 1861, Nr. 72.

Digitized by Google

wichtigere Eingänge werden in ein Verzeichnis eingetragen, das jedem Mitgliede des Kollegiums und den Sekretären zugestellt wird, damit diese jedes Schriftstück einfordern können, das sie außerhalb des gewöhnlichen Geschäftsgangs zu sehen wünschen.

Die Eingänge gelangen zunächst an den ständigen Sekretär, der sie durchliest, sieht, daß sie richtig zugeschrieben sind, und sie mit etwaigen Bemerkungen, die er für angezeigt hält, weitergibt. Er sieht den einzelnen Eingang sodann in den Zwischenstadien, abgesehen von besonderen Ausnahmefällen, nicht wieder; doch läuft jedes Schriftstück in den einzelnen Stadien immer wieder durch die Registratur, um den Verbleib jederzeit feststellen zu können.

Die einzelnen Lords setzen ihre Voten oder Verfügungen auf das Schriftstück, das schließlich an das Departement zurückkommt, von dem es ursprünglich ausging, und innerhalb dessen nunmehr durch die zuständige Abteilung aus den Voten oder Entscheidungen der Lords die erforderlichen Verfügungen abgefaßt werden.

Die Reinschriften der in den verschiedenen Abteilungen gefertigten Verfügungen werden dem ständigen Sekretär zur Vollziehung vorgelegt. Er zeichnet alle im Namen des Kollegiums ausgefertigten Verfügungen und Schreiben, abgesehen von gewissen an das Schatzamt gerichteten Schriftstücken, für die Folgendes gilt: Nach Benehmen mit dem General-Rechnungsführer in Hinsicht auf finanzielle Gesichtspunkte werden diese Schriftstücke dem Finanzsekretär zugestellt, der diejenigen, die er für geeignet hält, unterzeichnet. In der Praxis jedoch gelangt die Mehrzahl wieder an den ständigen Sekretär zur Vollziehung zurück. In wichtigen, der Genehmigung des Schatzamts bedürfenden Angelegenheiten wird das Einverständnis des Ersten Lord der Admiralität eingeholt, bevor das Schreiben vollzogen wird.

Der ständige Sekretär sieht darauf, daß die verschiedenen Departements und selbständigen Abteilungen nicht unabhängig voneinander und im Widerspruch miteinander handeln. Er sorgt dafür, daß der Faden der Verwaltung beim Wechsel des Kollegiums nicht abreißt. Er ist so der Sammelpunkt einer ungeheueren Menge von Kenntnissen, die sonst niemand zugänglich sind,[95]) er ist der Wächter der Tradition und der Akten der Admiralität, beinahe „der Hebel, mit dem der Mechanismus arbeitet".[96]) Für das Kollegium, insbesondere für den Ersten Lord der Admiralität, ist er das Organ für den Verkehr mit der Flotte, mit anderen Staatsbehörden in der Heimat und auswärts in allen Angelegenheiten, in denen nicht den einzelnen Lords der Admiralität oder den Departementsdirektoren und Vorständen der selbständigen Abteilungen der unmittelbare Verkehr gestattet ist. Die von der Admiralität ausgehenden Befehle, Verfügungen und Schreiben werden in den vorstehend aufgeführten Abteilungen bearbeitet, soweit dies nicht den übrigen Departements und Abteilungen zufällt. Der Stab dieses Departements erfordert sonach eine erheblich größere Anzahl höherer Beamter als jener anderer Departements und Abteilungen, die nicht so umfangreichen Schriftwechsel haben.[97])

3. Zentralisation des Beschaffungswesens.

Der Direktor des Marine-Beschaffungswesens beschafft auf Grund der Requisitionen der übrigen Departements und Abteilungen alle Vorräte, Bedürfnisse und

[95]) Hamilton, Teil 2, Kap. 1. [96]) Report 1887, Nr. 1029. [97]) Report 1890, Anhang I, S. 2.

Digitized by Google

Maschinen für Zwecke der Flotte, der sonstigen Marinestreitkräfte und der Marineanlagen und -anstalten, mit Ausnahme von Schiffen und Schiffsmaschinen und der Mehrzahl der Bedürfnisse für Neu- und Wiederherstellungsbauten im Geschäftsbereiche des Direktors des Bauwesens. Dem Beschaffungsdirektor obliegt auch der Verkauf von alten Schiffen und alten Vorräten jeder Art.

Über die Personen und Firmen, die zu den Submissionen für Maschinen und besondere Gegenstände heranzuziehen sind, hat er sich mit den Chefs der beteiligten Departements und Abteilungen in Verbindung zu setzen. Er beschafft entweder auf Grund öffentlicher Ausschreibung oder auf Grund beschränkter Verdingung, oder — in besonderen Fällen — durch freihändige Vergebung, oder schließlich durch einen Kommissionär. Welches Verfahren im einzelnen Falle anzuwenden ist, ist ihm genau vorgeschrieben. Im allgemeinen wird das Verfahren der beschränkten Verdingung vorgezogen wegen der größeren Gewähr einer befriedigenden Qualität. Infolgedessen bestehen nach Hamilton eingehende Vorschriften und Vorsichtsmaßregeln für das Zustandekommen der Liste der jeweils zur Abgabe von Angeboten heranzuziehenden Firmen. Es wird dieser Frage besondere Aufmerksamkeit gewidmet, damit viele Firmen mit den Forderungen der Marine vertraut und in den Stand gesetzt werden, sich mit den nötigen Anlagen und Einrichtungen zu versehen für die Herstellung und Beschaffung der von der Marine benötigten Gegenstände und Vorräte. Hamilton weist noch darauf hin, daß auch sonst eingehende Bestimmungen und Sicherheitsmaßnahmen für die Unparteilichkeit des Verdingungsverfahrens einerseits und gegen Übervorteilung des Fiskus anderseits bestehen. Zur Zuständigkeit dieses Beamten gehört es auch, darüber zu wachen, daß die unterm 13. Februar 1891 vom Parlamente gefaßte „fair wages resolution" beachtet wird, nach der es Pflicht der Regierung ist, in allen Regierungskontrakten Bedingungen einzufügen, welche den Arbeitern den Lohn sichern, der für tüchtige Arbeiter des einzelnen Gewerbes allgemein als normal anerkannt wird.[98])

Für die Prüfung der Vorräte, die auf Grund der vom Beschaffungsdirektor geschlossenen Verträge geliefert werden, ist der Beschaffungsdirektor nicht verantwortlich. Diese Prüfung geschieht im Bereiche der beteiligten Departements und Abteilungen selbständig. Doch ist Vorsorge getroffen, daß er sich über die benötigten Qualitäten und die besonderen Eigenschaften der zu beschaffenden Gegenstände laufend unterrichtet halten kann. Auch kann er jederzeit Muster von den beteiligten Departements und Abteilungen einfordern, um sie von unbeteiligten Stellen prüfen zu lassen. Er ist ferner verpflichtet, die Bezugsquellen häufig aufzusuchen.

Die Verträge sollen im allgemeinen auf bestimmte Lieferungsmengen lauten. Müssen sie so abgeschlossen werden, daß je nach Abruf zu liefern ist, so sollen sie in der Regel nur auf ein Jahr fest geschlossen, im übrigen aber soll Vorsorge getroffen werden, daß sie nach Ablauf des ersten Jahres jederzeit mit dreimonatiger Frist beendet werden können. Im allgemeinen sollen derartige Verträge nicht länger als drei Jahre laufen, ohne daß Neuausschreibung stattfindet. Es bestehen ferner noch eingehende Vorschriften über Schiedsgerichte, Qualität der Vorräte, Sammlung von Material über Preise der verschiedenen Vorräte an allen in Betracht kommenden Orten.

---

[98]) Beiträge des Statistischen Amts zur Arbeiterstatistik, Nr. 6, 1907.

Digitized by Google

Der Direktor des Beschaffungswesens verkehrt in allen Beschaffungsangelegenheiten in der Regel unmittelbar mit den beteiligten Dienststellen der Marine und der anderen Staatsverwaltungen sowie mit Privaten. Alle Mitteilungen von größerer Wichtigkeit bedürfen jedoch der Vollziehung durch den ständigen Sekretär.[99]) Er untersteht im allgemeinen dem Finanzsekretär und jenen Mitgliedern des Kollegiums, für deren Departement oder Abteilungen jeweils Beschaffungen gemacht werden sollen.

Nach Vorstehendem ist also das Beschaffungswesen für den Gesamtbereich der englischen Marineverwaltung, abgesehen von Schiffen und Schiffsmaschinen sowie mit Ausnahme der hauptsächlichsten Bedürfnisse des Bauwesens, an einer Dienststelle zentralisiert. Dieses System besteht seit 1868/69. Es wird ihm nachgerühmt, daß es bald nach seiner Einführung Gelegenheit gehabt habe, Bedeutendes zu leisten: nach der Aufhebung der Belagerung von Paris seien $2^1/_2$ Millionen Kilogramm Verpflegungsgegenstände von Deptford und zwei anderen Verpflegungsmagazinen innerhalb drei Tagen für die Verpflegung der ausgehungerten Stadt dorthin geschafft und durch die Tätigkeit des neuen Departements ohne die geringsten Schwierigkeiten für die Marine wieder neu beschafft worden.[100]) Die das System der Zentralisierung durchbrechenden Ausnahmen sind wiederholt Gegenstand eingehender Untersuchungen gewesen, und die Bestrebungen, diese Ausnahmen zu beseitigen, tauchen immer wieder auf, da mehrfach Übelstände, insbesondere bei der Beschaffung von Schiffsmaschinen und im Bauwesen, aufgedeckt worden sind.[101]) Es spielen hier aber offenbar Machtfragen mit, die eine endgültige Lösung dieser Frage bisher noch nicht ermöglicht haben.

4. Die Zentralisierung des Geld-, Etats- und Rechnungswesens.

a. Das System im allgemeinen.

Budgetbewilligung und Budgetkontrolle sind in England lediglich in den Händen des Parlaments, und zwar in jenen des Unterhauses.[102]) Ein Budget im Sinne der kontinentalen Gesetzgebung, d. h. eine in Gesetzesform gefaßte übersichtliche Gegenüberstellung von Einnahmen und Ausgaben des Staates kennt allerdings das englische Staatsrecht nicht. Die „Estimates" der einzelnen Verwaltungszweige sind nur Voranschläge über die Ausgaben, und die auf diesen Voranschlägen sich aufbauende Appropriation Act gibt nur den Ausgabenetat wieder, während der Einnahmenetat fehlt, da dieser in Form besonderer Gesetze, der sogenannten Finance Acts, zustande kommt. Die alljährlich dem Parlament spätestens am 30. Juni vorgelegten Finance Accounts enthalten zwar eine Übersicht über die Einnahmen und Ausgaben jedes Verwaltungszweiges, haben aber nicht Gesetzesform und Gesetzeskraft.[103])

Das Zustandekommen des Gesetzes über die Staatsausgaben vollzieht sich, wie folgt:

Am 1. Oktober jedes Jahres fordert das Schatzamt die rechnungsführenden Beamten (Accounting Officers) der verschiedenen Ressorts auf, für das kommende

[99]) Report 1890, Anhang III, S. 29, 36, 37; Anhang IV, S. 47.
[100]) Hamilton, Teil 2, Kap. 8.
[101]) Hamilton, Teil 2, Kap. 8; Teil 3, Kap. 3.
[102]) Anson, 3. Ausg., Teil 1, S. 265; 2. Ausg., Teil 2, S. 327, 345, 346.
[103]) Anson, 2. Ausg., Teil 2, S. 344. — Gneist, II, S. 707.

Digitized by Google

Verwaltungsjahr den Staatsvoranschlag für ihre Behörde aufzustellen. Die Vorschläge sollen bis zum 1. Dezember eingehen; ihr Eingang zieht sich aber häufig bis zum 1. Januar hin. Im Schatzamte werden die Vorlagen vom Estimate Clerk zum Gesamtstaatsvoranschlage verarbeitet. Die weitgehende finanzielle Kontrolle, die das Schatzamt über alle Ressorts der Regierung ausübt, verleiht ihrem ständigen Beamtenstabe besondere Wichtigkeit. Jede Ausgabe muß in der einen oder anderen Form die Genehmigung des Schatzamts erhalten.[104])

Noch ehe die Detailausarbeitung des Staatsvoranschlags vor sich geht, unterbreitet auf Grund der Anmeldungen der einzelnen Ressorts der Finanzminister (Chancellor of the Exchequer) den rohen Voranschlag dem Kabinett zur Genehmigung, insbesondere die von der Armee und von der Marine verlangten Summen.

Der Detailvoranschlag der Marine wird, ebenso wie jener der Armee, nicht im Schatzamte, sondern im eigenen Ressort ausgearbeitet. Beide Verwaltungszweige haben sodann ihre Detailvoranschläge dem Schatzamte zur Genehmigung vorzulegen; diese Genehmigung wird gewöhnlich nach nur sehr summarischer Prüfung erteilt.

Innerhalb der ersten zehn Tage der neu eröffneten Parlamentssession oder, wenn diese schon vor Weihnachten begonnen hat, längstens bis 15. Januar wird der Gesamtstaatsvoranschlag dem Unterhause unterbreitet in vier Hauptteilen: Flotte, Armee, Civil Service (d. h. die übrige Staatsverwaltung) und Steuerverwaltung (Revenue Departments). Die Marine reicht aber ihren Voranschlag selbständig ein und nicht, wie die übrigen Ressorts, durch den Finanzminister.

Das Unterhaus prüft den Voranschlag zunächst in seiner Eigenschaft als „Committee of Supply". Jeder Voranschlag enthält außer der ihn betreffenden Gesamtsumme die einzelnen Unterabteilungen (Subheads); diese zerfallen in einzelne Posten (Items). Es wird Posten für Posten der Voranschläge durchberaten, doch wird bei der Häufung der dem Unterhause obliegenden Geschäfte, insbesondere gegen Ende der Session, ein großer Teil der Voranschläge sehr summarisch erledigt. (Vgl. Low, S. 90: „Who is not familiar with the farce of a debate on the Army or the Navy in Committee?"). In den Beschlüssen des Ausschusses werden jeweils mehrere Posten zu einem Votum (Vote, Etatskapitel) zusammengefaßt.

Auf Grund der Ausschußbeschlüsse wird sodann die Appropriation Bill im Hause eingebracht. Diese besteht in ihrer äußeren Form α) aus dem Tenor des Gesetzes in Gestalt weniger Paragraphen, die gewisse immer wiederkehrende Klauseln sind; in einer dieser Klauseln werden auch im voraus alle besonders dringlichen Übertragungen und Überschreitungen innerhalb des Gesamtetats genehmigt, die in der Armee- und Marineverwaltung erforderlich werden sollten; β) aus den „Grants of Supply", den Geldbewilligungen des Parlaments, die im Anhang des Gesetzes, in den sogenannten „Schedules", als „Votes" näher spezifiziert werden. Die Bill macht im Hause alle Stadien durch, wie jede andere Bill: erste, zweite Lesung, Ausschuß- und Berichtsstadium, dritte Lesung. Nachdem im Unterhause die Bill angenommen ist, gelangt sie an das Oberhaus, wo sie innerhalb einer Minute alle drei Lesungen erfährt. Am gleichen Tage geht sie an das Unterhaus zurück, wird dem Könige vorgelegt und erhält den „Royal Assent".

---

104) Anson, 3. Ausg., II., Teil 1, S. 184.

Digitized by Google

Jedes bewilligte Etatskapitel (Vote) bildet einen unantastbaren Rechtssatz gegenüber der Regierung; es muß genau eingehalten werden. Die einzelnen Etatspositionen dagegen, welche die Grundlage der Bewilligungen bilden, sollen zwar nach Möglichkeit eingehalten werden, doch kann die Regierung innerhalb dieser Positionen, die nicht formelle Bestandteile der Appropriation Act sind, Übertragungen vornehmen. Die Marine hat hierin, ebenso wie die Armee, eine besondere Ausnahmestellung. Sie kann nicht bloß innerhalb der betreffenden Kapitel, sondern innerhalb der Gesamtbewilligung für die Marine „Übertragungen" vornehmen, um die Überschüsse einzelner Kapitel zur Deckung des Defizits anderer zu verwenden, d. h. es sind für die Marine alle Etatskapitel und Unterabschnitte „gegenseitig deckungsfähig". Die für das Ressort insgesamt ausgesetzte Geldsumme darf aber unter keinen Umständen überschritten werden. Auch soll von der Ermächtigung, Übertragungen vorzunehmen, nur in Fällen besonderer Dringlichkeit mit Zustimmung des Schatzamts[105]) und nur unter der Bedingung Gebrauch gemacht werden, daß dem Parlamente hiervon Kenntnis und ihm Gelegenheit gegeben wird, zu der Unregelmäßigkeit nachträglich Stellung zu nehmen.[106]) Erübrigungen aus dem einen Verwaltungsjahr in das andere hinüberzuziehen ist nicht zulässig.[107])

Die Kontrolle darüber, daß die Staatsmittel von den einzelnen Ressorts nicht für andere Zwecke verwendet werden, als für jene, die das Gesetz festgelegt hat, erfolgt durch den Comptroller and Auditor-General, den Generalrechnungsführer, in Verbindung mit dem Committee of Public Accounts und in letzter Linie durch das Unterhaus selbst. Der Comptroller and Auditor-General ist der Chef des Exchequer and Audit Department, des obersten Rechnungshofes. Er sowohl wie sein Stellvertreter — Assistant Comptroller-General — werden auf Lebenszeit in richterlicher Stellung ernannt, mit gesetzlich festgestellten, auf dem Consolidated Fund angewiesenen Gehältern.[108]) Beide sind völlig unabhängig[109]) und in erster Linie für Zwecke des Parlaments bestellt.

Ihnen obliegt zunächst die oberste Kontrolle des Anweisungsrechtes. Nur der Comptroller and Auditor-General kann dem Schatzamte auf dessen Ersuchen die erforderlichen Kredite bei der Bank von England und der Bank von Irland eröffnen. Erst auf Grund dieser Krediteröffnung kann das Schatzamt die Banken zur Zahlung anweisen oder dem Zahlamte — Pay Office —, soweit dessen Mitwirkung erforderlich ist, die Beträge überweisen, die notwendig sind, um den Bedürfnissen der einzelnen Verwaltungszweige entsprechen zu können.

Der Comptroller and Auditor-General und sein Vertreter üben ferner die oberste Rechnungskontrolle aus und haben zu dem Zweck das Recht, jederzeit alle Akten jeder Behörde einzusehen. Die Grundlage für die materielle Rechnungsprüfung bildet das durch die Exchequer and Audit Departments Act von 1866 (29 and 30 Vict. C. 39) geschaffene System von Appropriation Accounts (Art. 21 ff. des Gesetzes).

---

105) Gneist, II, S. 700.

106) Gneist, I, S. 434, 435; II, S. 729, 730. — Anson, 2. Ausg., Teil 2, S. 343. — Hatschek, I, S. 447—470.

107) Hatschek, I, S. 475. — Treasury Minute vom 30. 3. 1908; Parl. Drucksachen Nr. 106/08.

108) Low, S. 30. — 109) Gneist, II, S. 693.

Digitized by Google

In jedem mit Geldgebahrung und Verwaltung von Staatsgeldern betrauten Ressort ist ein Beamter mit entsprechendem Stabe mit der Führung der Staatsrechnung beauftragt. Es gibt keine Unter- und Mittelbehörden zur Führung der Staatsrechnungen. Diese liegt immer einem Beamten ob, der der zu kontrollierenden, Geld ausgebenden Behörde selbst angehört.

Die Ausgabenprüfung erstreckt sich darauf:

α) Ob die ausgewiesenen Zahlungen auch rechnungsmäßig richtig und durch entsprechende Belege gerechtfertigt sind (Cash audit; Rechnungskontrolle im engeren Sinne);

β) Ob das ausgegebene Geld ohne Überschreitungen dem vom Parlamente gesetzten Zwecke entsprechend verwendet wurde (Appropriation audit; Verwaltungs- und Finanzkontrolle).[110])

Für den Bereich der Marine, ebenso wie für jenen der Armee, erklärt das Gesetz das sogenannte „Test audit" für genügend (s. 29 des Gesetzes), d. h. es wird bei diesen Ressorts die erste Frage endgültig innerhalb dieser Ressorts selbst geprüft, bei der Marine durch den Accountant-General und den Inspector of Dockyard Expense Accounts, mit Ausnahme aller Rechnungen des Marinevorratswesens, deren Prüfung auch in dieser Richtung dem Comptroller and Auditor-General zugewiesen ist.

Die Prüfung der zweiten Frage obliegt dagegen hinsichtlich aller Ausgaben auch bei der Marine und der Armee ebenso wie bei allen übrigen Verwaltungszweigen des Staats dem Comptroller and Auditor-General. Bei dieser Prüfung wurden vor dem Rechnungsjahre 1905/06 in jedem Jahre nur zwei oder drei Votes des Marineetats völlig in allen Einzelheiten geprüft und eine allgemeine Prüfung der übrigen vorgenommen. Auf diese Weise sollten innerhalb einer gewissen Anzahl von Jahren sämtliche Votes einer genauen Prüfung unterzogen werden. Das seit Appropriation Account 1905/06 eingeführte System läßt mit einer einfachen überschläglichen Prüfung durchgehen solche Ausgaben, die mehr einen Routinecharakter tragen, und überläßt es den Beamten des Audit Department, mit größerer Aufmerksamkeit jene Punkte zu prüfen, die eingehender Revision zu bedürfen scheinen.[111])

Die Berichte des Auditor-General über das Prüfungsergebnis — die Appropriation Accounts — gehen an das Schatzamt, das die mit seinen Bemerkungen versehenen Berichte dem Unterhause vorzulegen hat.[112])

Die parlamentarische Rechnungskontrolle stammt erst aus neuerer Zeit, für den Bereich der Admiralität aus dem Jahre 1832,[113]) im übrigen aus dem Jahre 1865. Bis dahin bestand die parlamentarische Rechnungsprüfung aus reinen Formalitäten. In den Verhandlungen des Unterhauses von 1865 wurde hingewiesen auf den sonderbaren Widerspruch „zwischen der großen Eifersucht in Behauptung des ausschließlichen Rechts des Unterhauses, Ausgaben zu bewilligen, und der Gleichgültigkeit,

[110]) Anson, 2. Ausg., Teil 2, S. 327; s. 27 des Gesetzes. — Handwörterbuch, Bd. 6, 2. Aufl., S. 360 ff.

[111]) Nav. Appropr. Acc. 1905/06, S. 170. — Third Report from the Committee of Public Accounts. Drucksachen, Vol. VI/06, S. 56; S. 245, Fragen 2271, 2277, 2285.

[112]) Gneist, II, S. 732. — Anson, 2. Ausg., Teil 2, S. 345; s. 32 des Gesetzes.

[113]) Gneist, II, S. 705.

Digitized by Google

mit der das Haus die bewilligten Mittel dem unkontrollierten Ermessen der Regierung überließ." [114]) Seit der, wie oben erwähnt, in diesem Jahre ergangenen Gladstoneschen „Exchequer and Audit Departments Act" hat das Unterhaus „the strings of the purse" in Händen, während das Oberhaus ungefähr gleichzeitig (1860) vollständig seines Amendementsrechts bei Geldbills entkleidet wurde. [115])

Im Unterhause gehen die Berichte an das Committee of Public Accounts. Dieses besteht aus elf Mitgliedern. Es prüft auf Grund der dem Unterhause eingereichten Berichte, daß alle Geldbewilligungen dem Gesetze gemäß verwendet wurden. Es schlägt dem Unterhause vor, ob es die jeweils vorliegende Rechnung annehmen oder gegenteilige Beschlüsse fassen soll. Die Prüfung des Rechnungsausschusses geht aber noch weiter als die des Rechnungshofes: der Ausschuß hat auch die Zweckmäßigkeit der gemachten Ausgaben zu erwägen. Das führt umsomehr zu einer Beeinflussung des eigentlichen Verwaltungsbetriebs, als spezielle Sachverständige in dem Ausschuß sitzen, die sich jahraus jahrein nur mit ihren Spezialgebieten — Flotte, Armee, Steuer usw. — befassen und die alle Entscheidungen des Ausschusses auf diesen Spezialgebieten genau kennen. Der Ausschuß prüft insbesondere auch die Verträge der Verwaltungen nach; er sieht ferner darauf, daß die Regierung keine Staatsansprüche und Forderungen unnötig aufgibt und daß das fiskalische Interesse auch in Kleinigkeiten nicht aus dem Auge verloren wird.

Selbstverständlich wacht der Ausschuß ganz besonders über die Innehaltung des Etats; so hat er z. B. erst 1908 es als unentschuldbar bezeichnet, daß der Etatsabschnitt für Löhnungen usw. um fast £ 300 000 überschritten wurde dadurch, daß eine größere Zahl von Offizieren und Mannschaften im Dienste gehalten worden sei, als das Parlament genehmigt habe. [116])

Das Unterhaus kann die vom Ausschusse gezogenen Bemerkungen, soweit sie nicht durch Vermittlung des Schatzamts erledigt werden, aufgreifen. [117]) Daß und warum es zu schärferen Mitteln, zum Mißtrauens- oder Tadelsvotum, selten greifen wird, ist weiter oben bereits erwähnt.

b) Die Marine im besonderen.

Innerhalb des nach Vorstehendem sich ergebenden Rahmens für das Etats- und Rechnungswesen der Gesamtstaatsverwaltung wird die Vorbereitung und Aufstellung des Voranschlags — der Navy Estimates —, die Etatskontrolle und das gesamte Geld- und Rechnungswesen der Marine von dem Parlaments- und Finanzsekretär wahrgenommen.

Seine Aufgabe ist es insbesondere, alle vorgeschlagenen Ausgaben vom finanziellen Standpunkte aus zu kritisieren und so gewissermaßen alle Leiter der einzelnen Departements und Abteilungen zu zwingen, sich zu verteidigen, wenn sie neue Ausgaben vorschlagen. [118])

---

[114]) Gneist, II, S. 731.

[115]) Hatschek, I, S. 5. (Neuerdings aber hat das Oberhaus dieses Recht wieder energisch für sich in Anspruch genommen.)

[116]) Navy and Military Record, 6. 8. 1908, S. 499.

[117]) Anson, 2, S. 345. — [118]) Report 1890, Anhang I, S. 15.

Digitized by Google

Im allgemeinen übt er die ihm übertragenen Funktionen durch seinen ständigen Vertreter und obersten Assistenten in diesen Angelegenheiten, den Generalrechnungsführer der Marine — Accountant-General of the Navy —, einen hohen Beamten, aus, der mit mehreren Assistenten und einem großen Stabe von Beamten das Etats- und Buchführungsdepartement der Admiralität darstellt. Außerdem besteht ein Finanzausschuß, dessen Vizepräsident der Accountant-General ist.

Die Obliegenheiten des letztgenannten Beamten sind: Vorbereitung des Marineetats; finanzielle Prüfung des Ausgabewesens der Marine nach Maßgabe des Etats und der sonstigen Ausgabeermächtigungen; Führung der erforderlichen Bücher, Kontrollen, Listen und Rechnungen; beratende, zum Teil entscheidende Tätigkeit bei Übertragungen innerhalb der einzelnen Etatskapitel (Votes) und dieser untereinander; Prüfung, daß nur zuständige Ausgaben geleistet und daß sie ordnungsmäßig verrechnet werden; Aufstellung der später dem Comptroller and Auditor-General vorzulegenden, die Grundlage für dessen Navy Appropriation Account bildenden Hauptrechnung der Marine; beratende Tätigkeit in allen das Ausgabewesen der Marine betreffenden Fragen. Er hat seinen Chef völlig unterrichtet zu halten in allem, was sich auf die das Etats-, Geld- und Rechnungswesen der Marine betreffenden Zweige der Gesamtgeschäfte bezieht.

Für die richtige Verwaltung der ihnen überwiesenen Etatskapitel (Votes) sind die einzelnen Departements und Abteilungen selbständig verantwortlich. Um ihnen jedoch die Übersicht über das Fortschreiten ihrer Geldverpflichtungen und Ausgaben zu erleichtern, hat der Generalrechnungsführer den einzelnen Departements alles Material zur Verfügung zu stellen, das erforderlich ist, um eine wirksame Kontrolle über die unter ihre Etatskapitel und Etatsunterabschnitte fallenden Ausgaben zu gestatten. Wenn Gefahr oder die Wahrscheinlichkeit besteht, daß ein Etatsunterabschnitt überschritten wird, hat er die beteiligten Departements zu warnen und, wenn notwendig, die Angelegenheit zur Kenntnis der Lords zu bringen. Wenn Ausgaben gemacht werden sollen, die im Etat nicht vorgesehen sind, und bevor Mittel für andere Zwecke als die im Etat vorgesehenen verwendet werden, muß er gehört werden.[119]) In seinem Departement wird jede Zahlung, jede Sonderrechnung der Zahlmeister, jede zufällige Ausgabe geprüft und für den Comptroller and Auditor-General vorbereitet.[120])

Außer diesen wichtigsten Aufgaben fallen dem Generalrechnungsführer noch einige Obliegenheiten auf dem Gebiete des Geldverpflegungswesens zu.

Für die Erfüllung aller dieser Aufgaben ist sein Departement in verschiedene Gruppen und Abteilungen geteilt, die zum Teil wieder mehrere in Sektionen zerfallen. Es besteht folgende Einteilung:[121])

a. Die Etatsgruppe (Estimates Division), bestehend aus der Buchführungsabteilung (Ledger Branch) nebst Anweisungssektion (Bill Section), der Abteilung für das Etatswesen (Estimates and Liabilities Branch), der Abteilung für Ermittlung des Personalbedarfs und des Personalbestandes der Schiffe (Ships Establishments

---

119) Report 1890, Anhang I, S. 13; Anhang III, S. 35.

120) Gneist, II, S. 595. — King's Regulations Index unter »Accountant Officer« und »Accounts«.

121) Report 1890, Anhang IV, S. 43.

Digitized by Google

Branch), der Gehaltsabteilung (Salary Branch): sie umfaßt die Gehaltssektion (Salary Section) und die Pensionssektion (Pension Audit Section).

b. Die Marinegeldverpflegungsgruppe (Navy Pay Division), bestehend aus einer Abteilung für Gehalt und Wartegeld der Offiziere (Full and Half Pay Branch), einer Abteilung für Geldverpflegung der Seeleute (Seamen's Pay etc. Branch), einer Abteilung für Heimat- und Familienzahlungen (Allotment Branch) und einer Marinepensionsabteilung (Naval Pensions Branch).

c. Gruppe für die Bearbeitung von Rechnungen und Forderungen (Invoice and Claim Division).

Der Marineetat wird in der Estimates and Liabilities Branch bearbeitet. Ausgangspunkt für die Aufstellung des Etats ist der im Kabinett festgesetzte Gesamtbetrag, der für Marinezwecke verfügbar gemacht werden kann. Dem wird zunächst das Schiffbauprogramm angepaßt, und in Übereinstimmung damit und mit dem bereits vorhandenen Bestande an fertigen und im Bau begriffenen Schiffen und Landanlagen werden die materiellen und personellen Bedürfnisse für das kommende Rechnungsjahr ermittelt unter Zugrundelegung der Ausgaben des vorangehenden Jahres.

Sind die einzelnen Teile des Etats von den zuständigen Departements ausgearbeitet, so sind sie mit ausreichenden Erläuterungen dem Accountant-General zuzustellen, der sie, mit seiner Zustimmung oder seinen Bemerkungen versehen, zurückgibt. Nachdem diese Bemerkungen erledigt oder der Beschlußfassung durch das Kollegium vorbehalten sind, wird ein Entwurf des Gesamtetats gedruckt, allen Mitgliedern des Kollegiums zugestellt und in Gegenwart des Accountant-General in gemeinschaftlicher Sitzung des Kollegiums unter Vorsitz des Ersten Lord der Admiralität beraten. Nach Feststellung auf Grund der Beschlüsse des Kollegiums oder der Entscheidungen des Ersten Lord der Admiralität ist der Etat für die endgültige Drucklegung und Vorlage an das Parlament fertig.

Über die Bedeutung der Unterschriften der Mitglieder des Kollegiums unter dem so festgesetzten Etat ist eine Notiz in „The Naval and Military Record", 1909, Nr. 15, S. 290, von Interesse: „Recently we have had an admission from the First Lord, that no special significance can be attached to the fact that all the members of the Admiralty sign the Estimates. The signatures attached to the Estimates during the past thirty years afforded the country no guarantee that the members of the Board are content with the provision of money for the fleet. The signatures simply mean that the money asked for has been laid out to the best advantage." Vgl. hierzu das oben, im Abschnitt I, Ziffer 2a Absatz 3 und 4, Gesagte.

Vorübergehend können vorschußweise Ausgaben für Marinezwecke auch aus dem Treasury Chest Fund geleistet werden. Dieser Fonds ist durch 40 and 41 Vict. C. 45 und 56 and 57 Vict. C. 18 geschaffen worden mit einem Kapital von nicht weniger als 700 000 £ und nicht mehr als 1 000 000 £ für Vorschüsse bei besonderen Anlässen, namentlich im Auslande.[122])

[122]) Anson, 2. Ausg., Teil 2, S. 347.

Digitized by Google

III.

Vergleiche.

Bei einem Vergleiche zwischen der Zentralinstanz der englischen und jener der deutschen Marineverwaltung fällt zunächst am meisten die Tatsache ins Auge, daß an der Spitze der englischen Marineverwaltung ein Nichtfachmann steht. In dieser Beziehung kann verwiesen werden auf das, was weiter oben (im Abschnitt I, 2, a.) über die Gründe, die Besonderheit der parlamentarischen und parteipolitischen Verhältnisse, die diesen Zustand bedingen, ausgeführt wurde.

Ein weiterer Unterschied ergibt sich daraus, daß die Aufgaben und Befugnisse der englischen Admiralität erheblich weitgehender sind als die des Reichs-Marine-Amts. Sie umfassen nicht nur die gesamte Verwaltung, sondern auch den Oberbefehl über die Marine und die Tätigkeit des Admiralstabs. Sie gehen auch hinaus über die Befugnisse, die der durch Order vom 30. März 1889 aufgehobenen deutschen Admiralität oblagen. Denn wenngleich auch diese für die Verwaltung und für die Kommandoangelegenheiten die gemeinschaftliche oberste Instanz war, so war sie doch in militärischen Angelegenheiten ebenso wie später das Oberkommando der Marine und wie heute das Marinekabinett und der Admiralstab dem Kaiser unterstellt und hatte deshalb nicht die gleiche Bewegungsfreiheit und die gleichen Befugnisse wie die englische Admiralität. Auch in Verwaltungsangelegenheiten hat letztere größere Bewegungsfreiheit als das Reichs-Marine-Amt. Zwar steht, wie weiter oben bereits gesagt, in ähnlicher Weise wie im Deutschen Reiche über dem Staatssekretär der Reichskanzler, so in England über dem Ersten Lord der Admiralität das Ministerkabinett; aber der Erste Lord der Admiralität ist, wenn besondere Fälle außergewöhnliche Handlungen notwendig machen, nicht in dem Maße wie die deutsche Verwaltung an die Vorschriften gebunden, wenn und solange er sich mit dem Kabinett, d. h. praktisch mit dem Premier, in Übereinstimmung befindet. Das beruht auf dem in England herrschenden Parteisystem und den daraus für die Verantwortlichkeit der einzelnen Zentralressorts sich ergebenden, im Abschnitt I, Ziffer 2 näher behandelten Folgerungen. Die im Unterhause jeweils herrschende Partei wird, solange der aus ihr hervorgegangene Premier ihr Vertrauen hat, jede Handlung der Admiralität gutheißen, die die Zustimmung des Premiers gefunden hat.

Die kollegiale Verfassung, die auf den ersten Blick den deutschen Betrachter der Organisation der englischen Admiralität besonders fremd und unmodern anmutet, bedeutet in Wirklichkeit keinen so wesentlichen Unterschied gegenüber deutschen Verhältnissen. Diese Verfassung ist lediglich äußere Form. Das innere Wesen der Organisation und der Geschäftsbetrieb sind bureaukratischer Art, und der bureaumäßige Betrieb unterscheidet sich, soweit dies lediglich auf Grund der Parlamentsdrucksachen und ohne eigene Anschauung beurteilt werden kann, kaum von dem deutscher Zentralbehörden ähnlichen Umfangs. Eine Abweichung ergibt sich allerdings daraus, daß viele Geschäfte, die in der deutschen Marineverwaltung Provinzialbehörden zufallen, in England in der Zentralinstanz wahrgenommen werden, weil es Mittelbehörden im Sinne der deutschen Marineorganisation — abgesehen von den technischen Betrieben — in der englischen Marineverwaltung ebensowenig gibt wie in anderen Zweigen der englischen Staatsverwaltung. Dies bedingt eine sehr weitgehende Zentralisation, durch die sich,

Digitized by Google

wie die englische Staatsverwaltung überhaupt, so auch die englische Marineverwaltung ganz erheblich von der deutschen unterscheidet; in dieser besteht das System der Dezentralisation und soll gerade neuerdings noch mehr ausgebaut werden.

Zentralisiert ist in der englischen Marine auf dem Gebiete der Verwaltung das Beschaffungs- und das Vorratswesen, das Sanitätswesen, der Land- und Wasserbaubetrieb, der Grundstücksverkehr, die Rechnungslegung, die Rechnungsprüfung, in sehr weitgehendem Umfange ferner das Geldverpflegungs- und Kassenwesen. Die Admiralität umfaßt auf allen diesen Gebieten Geschäfte, die in der deutschen Marine den Behörden des Bildungs- und des Torpedowesens, den Depotinspektionen, den Fortifikationen, den Intendanturen und deren Unterbehörden (Verpflegungsämtern, Garnisonverwaltungen), den Werftverwaltungsressorts, den Sanitäts- und den Bekleidungsämtern zufallen.

Aus der bestehenden Zentralisation erklären sich auch die Verschiedenheiten auf jenem Gebiete, das die Grundlage für die Verwaltung bildet und deshalb für die gesamte Marine von Bedeutung ist, auf dem des Etats- und Rechnungswesens.

Das Zustandekommen des Voranschlags vollzieht sich in der englischen Marine im allgemeinen in ähnlicher Weise wie in der deutschen. Dort wie hier werden alljährlich zu bestimmten Terminen die Forderungen für das neue Etatsjahr ermittelt, ausgehend von den bisherigen Ausgabezwecken und von den eingetretenen, eine Steigerung oder Minderung des Bedarfs bedingenden Veränderungen dieser Zwecke oder der bestehenden Einrichtungen und Organisationen. Dieses Ermittlungsverfahren ist infolge der abweichenden Organisation in der englischen Marineverwaltung erheblich mehr zentralisiert als in der deutschen. Die im Reichs-Marine-Amt der Etatsabteilung zufallende Tätigkeit entspricht im allgemeinen jener, die der Accountant-General of the Navy in der englischen Admiralität in der Estimates Division seines Departements ausübt.

In gleicher Weise wie bei den regelmäßigen Voranschlägen wird bei Aufstellung etwaiger Ergänzungs- und Nachtragsetats verfahren, die dem englischen Etatswesen ebenso wie dem deutschen bekannt sind.

Abweichend vom deutschen System ist die Prüfung des von der englischen Admiralität ausgearbeiteten Voranschlags durch das dortige Schatzamt nur eine sehr summarische. Dagegen greift das englische Schatzamt, ebenso wie bei den anderen Ressorts, auch bei der Marine laufend in die Einzelheiten der Finanzverwaltung ein; es erläßt genaue Regulative für die Ausgabegebahrung und für die Finanzverwaltung, von denen nur mit seiner ausdrücklichen Genehmigung abgewichen werden darf. Eine derartige ins einzelne gehende Mitwirkung bei der Bewirtschaftung der Mittel, die der Marine in dem durch die gesetzgebenden Faktoren festgestellten Etat überwiesen sind, steht im Deutschen Reiche dem Schatzamte nicht zu. Die unmittelbare Detail-Verwaltungstätigkeit des Reichsschatzamts beim Vollzuge des Etats ist eine beschränkte. In der Hauptsache ist die Aktion der Reichsfinanzverwaltung mit der Übermittlung der Spezialetats an die in Betracht kommenden Reichsverwaltungen abgeschlossen.[123]) Der Einfluß der Reichsfinanzverwaltung beschränkt sich in Hinsicht auf die Wirtschaftsführung der einzelnen Reichsressorts auf die Mitwirkung bei der Veräußerung von

[123]) Handwörterbuch, 6. Band, 2. Aufl., S. 360 ff.

Digitized by Google

Reichsgrundbesitz, bei der Übernahme dauernder Verbindlichkeiten, bei der Ausarbeitung von allgemeinen Bestimmungen, die die Aufwendung von Geldmitteln bedingen, bei der monatlichen Feststellung des Geldbedarfs für die einmaligen Ausgaben, bei Etatsüberschreitungen oder außeretatsmäßigen Verausgabungen, endlich bei der Aufstellung der Reichshaushaltsübersicht. Ein wesentlicher Unterschied in der Etatswirtschaft der englischen Marineverwaltung gegenüber der deutschen ergibt sich ferner daraus, daß der ersteren, unter Mitwirkung der Treasury, innerhalb ihres gesamten Etats die weitgehendste Bewegungsfreiheit zugestanden ist, sowie daraus, daß Erübrigungen aus dem einen Verwaltungsjahre nicht in das andere hinübergezogen werden können.

In Hinsicht auf die Verausgabung der bewilligten Geldmittel entspricht der Tätigkeit der Bank von England jene der Reichsbank in ihrer den Geldverkehr für die Verwaltung des Reiches besorgenden besonderen, Reichshauptkasse genannten Abteilung. Beim Anweisungsgeschäfte, das in der deutschen Marine, abgesehen von der Tätigkeit des Reichsschatzamts auf diesem Gebiete, den Intendanturen und für die sogenannten reservierten Fonds dem Reichs-Marine-Amt zufällt, haben in England mitzuwirken der Comptroller and Auditor-General (in dessen Person, wie oben ausgeführt, seit 1866 Anweisungs- und Rechnungskontrolle vereinigt sind), der Paymaster-General und dessen ständiger Vertreter, der Assistant Paymaster-General, und soweit die Marine in Betracht kommt der Accountant-General of the Navy (Pay Division).

Die Kontrolle über das Fortschreiten der Ausgaben bei den einzelnen Etatsabschnitten und -posten, die in der deutschen Marine hauptsächlich den Intendanturen und Werften zufällt, wird in der englischen Marine ausschließlich in der Admiralität selbst durch den Accountant-General of the Navy (Estimates Division, Ledger Branch) und den Inspector of Dockyard Expense Accounts unter Aufsicht des Schatzamts bewirkt. Für deutsche Verhältnisse entspricht die Tätigkeit der letztgenannten drei Organe auf diesem Gebiete jener der Etatsabteilung des Reichs-Marine-Amts und der Reichsfinanzverwaltung.

Dem Zwecke der Feststellung des Verhältnisses zwischen Etat und tatsächlicher Wirtschaftsführung dient — entsprechend der deutschen vom Reichsschatzamt jährlich zusammengestellten Übersicht der Reichsausgaben und -einnahmen (Haushaltsübersicht) — in England der alljährlich vom Schatzamte dem Unterhause vorgelegte „Finance Account of the United Kingdom etc.“, der auch die Marine umfaßt.

Die oberste Kontrolle darüber, daß bei der Verwendung der für die Marine bewilligten Mittel ordnungsmäßig verfahren wurde, weist bei der englischen Marine zwei wesentliche Unterschiede gegenüber der deutschen auf. Einmal besteht in der englischen Marineverwaltung für jenen Teil des Prüfungsgeschäfts, der sich mit der formellen Prüfung der Ausgaben befaßt (Cash Audit, die Rechnungskontrolle im engeren Sinne) — abgesehen von den Vorratsrechnungen —, nur eine Prüfungsinstanz. Diese Prüfung findet, wie oben ausgeführt, innerhalb der Marine selbst endgültig statt. Der weitere Unterschied ist eine Folge des Fehlens der Mittelbehörden; die in der deutschen Marine auf dem Gebiete der Rechnungsprüfung den Intendanturen zufallende Tätigkeit wird in England in der Zentralinstanz erledigt.

Im übrigen entspricht die Tätigkeit des Comptroller and Auditor-General

Digitized by Google

und des ihm zugewiesenen zahlreichen Beamtenstabes im allgemeinen jener des Rechnungshofes des Deutschen Reiches; und ähnlich wie der deutsche Reichstag durch die ihm vom Rechnungshof vorgelegte „allgemeine Rechnung" von dem Ergebnis der Rechnungsprüfung Kenntnis erhält, sich mit dieser Rechnung in der Rechnungskommission befaßt und im Plenum darüber beschließt, so erhält auch das englische Unterhaus vom Comptroller and Auditor-General jährliche Berichte durch die Appropriation Accounts, die im Committee of Public Accounts beraten und dem Hause zur Beschlußfassung unterbreitet werden.

IV.

Urteile.

Dafür, daß die Admiralität die Aufgabe einer jeden großen Organisation, durch Arbeitsteilung in den Funktionen und Einheit in der Leitung glattes, gutes und schnelles Arbeiten zu erreichen, in ihrer jetzigen Organisation zu erfüllen geeignet sei, wird von englischer Seite darauf verwiesen, daß sie das bei Durchführung der Imperial Defence Act von 1888 und der Naval Defence Act von 1889 bewiesen habe.

Hamilton sagt in seinem mehrfach zitierten Buche: „Die Engländer können sich beglückwünschen zum Besitze einer Organisation, die das Reich mit einer Marine versorgt, die billiger und schlagfertiger ist als irgendeine der Welt",[124]) ferner an einer anderen Stelle: „Das unsere Marine Gegenstand der Bewunderung für die ganze Welt ist, sowohl in Hinsicht auf ihre Charaktereigenschaften als auch wegen der Sparsamkeit und Raschheit, mit der unsere Schiffe gebaut werden, ist ausreichender Beweis dafür, daß die öffentlichen Gelder zweckmäßig verausgabt werden".[125]) Der vorherrschende Charakterzug des englischen Systems ist seiner Ansicht nach die dem Betriebe der Admiralität innewohnende Biegsamkeit, da die Mitglieder nicht Departementschefs im strengen Sinne des Worts, sondern in unmittelbarer und ständiger Verbindung seien mit dem Ersten Lord der Admiralität und untereinander.[126])

Die Königliche Kommission „on Civil Establishments" sagte in ihrem Berichte über die Verfassung der Admiralität, daß diese Verfassung ein angemessenes Verhältnis zwischen der militärischen und der verwaltenden Tätigkeit sichere und daß in dieser Beziehung das Admiralitäts-Kollegium ein Muster sei, wert nachgebildet zu werden.[127]) Die Verfassung bewirke ein richtiges Verständnis zwischen dem Chef und seinen Untergebenen, fördere die persönliche Verantwortlichkeit und führe zur Vereinfachung der Arbeit und Vermeidung unnötigen Schreibwerks.[128])

Daß das Schreibwerk aber immerhin einen beträchtlichen Umfang hat, geht daraus hervor, daß gelegentlich eines Umzuges in den neunziger Jahren für Akten,

[124]) Hamilton, Teil 1, Kap. 1.

[125]) Hamilton, Teil 3, Kap. 3.

[126]) Hamilton, Teil 1, Kap. 1.

[127]) Hamilton, Teil 1, Kap. 2. Diese „Nachbildung" ist inzwischen auch praktisch geworden. Die Kommissare für die Beratung der Neuorganisation der Heeresverwaltung erhielten und befolgten den Auftrag, für die Neuorganisation die Verfassung der Admiralität zum Anhalt zu nehmen. Vgl. Blackwood a. a. O.

[128]) Hamilton, Teil 1, Kap. 2.

Digitized by Google

die aus einem Zeitraum von 40 Jahren stammten, ein Gewicht von 150 000 kg festgestellt wurde.[129])

Von Schäden im Bereiche der Admiralität, wie sie vor der Reorganisation von 1832 häufig zur Sprache gebracht wurden, ist neuerdings nichts mehr bekannt geworden. Früher waren sowohl Geld- wie Vorratsrechnungen jahrelang unrevidiert geblieben. Ende 1805 beliefen sich die ungedeckten Vorschüsse auf über 11 Mill. £; doch stand hierin die Marine in jener Zeit nicht allein. Im Jahre 1906 klagte der Chancellor of the Exchequer darüber, daß damals Ausgaben im Betrage von mehr als 450 000 000 £ ungeprüft waren.[130])

Wenn der Marineverwaltung auch, wie erwähnt, neuerdings derartige Vorwürfe erspart blieben, so hat es doch sonst der bestehenden Organisation nicht an Kritik gefehlt. Ein ehemaliger Erster Lord, der 16 Monate diesen Posten inne hatte und vorher in anderen leitenden hohen Stellungen gewesen war, sagte vor der Kommission von 1861: „Ich glaube, daß das Verwaltungssystem der Admiralität nicht zufriedenstellend ist. Ich fühlte in der Admiralität niemals, daß ich die Kenntnis oder Kontrolle oder Verantwortlichkeit hatte, welche nach meiner Meinung der Minister, der an der Spitze eines so großen Ressorts steht, haben sollte."[131]) Ein parlamentarischer Ausschuß über militärische Organisation aus dem Jahre 1860 erklärte: „Das Getriebe von Kollegien ist als verwickelt und unsicher in seinem Arbeiten bekannt." — Scharfe Kritik übt ferner eine Broschüre des Admirals Sir R. Spencer Robinson: „Admiralty Reform", 1886, und der mehrfach angezogene Artikel: „A retrograde Admiralty" in „Blackwood's Magazine", 1905.

Im allgemeinen wenden sich jedoch die verschiedenen Kritiker weniger gegen die Organisation als solche und gegen ihre Leistungsfähigkeit, als gegen die Nichtübereinstimmung des Wortlauts der die Grundlagen der Organisation bildenden Urkunden.[132]) Im wesentlichen wird die bestehende Organisation allgemein als eine gute und wirksame angesehen, und es wird ihr das Vertrauen entgegengebracht, daß sie in der Lage sei, die englische Marinepolitik und -verwaltung zu gestalten nach dem Grundsatz, der seit den Tagen des im Jahre 796 gestorbenen Königs Offa für die Verteidigung des britischen Reiches anerkannt sei: „that he who would be secure on land must be supreme at sea".[133])

---

[129]) Hamilton, Teil 3, Kap. 1.
[130]) Hamilton, Teil 1, Kap. 2. — Anson, 2. Ausg., 2, S. 336.
[131]) Report 1861, Nr. 1314.
[132]) Report 1890, S. IX, Nr. 25.
[133]) Enc. Brit., New Volumes, Bd. 25, S. 64.

Digitized by Google

Verzeichnis der benutzten Literatur.

Report from the Select Committee on the Board of Admiralty 1861, Nr. 438 der Parl. Drucksachen (zitiert: Report 1861).

Gneist: Das englische Verwaltungsrecht der Gegenwart, 3. Aufl., Berlin 1883 (zitiert: Gneist).

Sir Spencer Robinson: Admiralty Reform, London 1886.

First Report of the Royal Commission on Civil Establishments, Parl. Papers: Reports from Commissioners, Inspectors and others, Vol. XIX, 1887 C — 5226 (zitiert: Report 1887).

Preliminary and Further Reports of the Royal Commission on Civil and Professional Administration of the Naval and Military Departments, Parl. Papers: Reports from Commissioners etc., Vol. XIX, 1890 C — 5979 (zitiert: Report 1890).

Charles N. Robinson: The British Fleet, London 1894 (zitiert: Brit. Fleet).

Spencer Wilkinson: The Brain of the Navy, London 1895 (zitiert: Brain of Navy).

Encyclopaedia Britannica, 5. Ausgabe (zitiert: Enc. Brit.).

Encyclopaedia Britannica, New Volumes (zitiert: Enc. Brit., New Volumes).

Admiral Sir R. Vesey Hamilton: Naval Administration, London 1896 (zitiert: Hamilton).

Anson: The Law and Custom of the Constitution, 2. Augabe, London 1896 und 3. Ausgabe, London 1897 (zitiert: Anson, 2. Ausgabe oder 3. Ausgabe).

Heere und Flotten der Gegenwart (Großbritannien und Irland), Berlin 1897 (zitiert: Heere und Flotten).

The Naval Annual, 1897, 1904, 1907.

Parliamentary Debates, Authorised Edition, Session 1898, Third Volume of Session, Fourth Series, Vol. LV (zitiert: Parl. Debates).

Konrad, Lexis, Elster, Loening: Handwörterbuch der Staatswissenschaften, Band 6, Jena 1901 (zitiert: Handwörterbuch).

Parl. Papers 1904, Cd. 2416.

Statement showing present distribution of business of the Board of Admiralty, dated 20. 10. 1904, Parl. Papers 1905, Cd. 2417 (zitiert: Distr. of Bus.).

Blackwood's Edinbourgh Magazine, May 1905, Nr. MLXXV (zitiert: Blackwood).

Marquardsen: Handbuch des öffentlichen Rechts, IV. Band, II. Halbband, 4. Abteilung: Englisches Staatsrecht, von Dr. J. Hatschek, Bd. I und II, Tübingen 1905 (zitiert: Hatschek).

Low: The Governance of England, London 1906 (zitiert: Low).

The King's Regulations and Admiralty Instructions for the Government of His Majesty's Naval Service 1906, London 1906 (zitiert: King's Regulations).

Navy Appropriation Account 1905—1906, Parl. Drucksachen 1907, Nr. 21 (zitiert: Nav. Appropr. Acc. 1905/06).

Parlaments-Drucksachen, Bd. VI, 1906.

Marine-Rundschau.

Navy List, July 1907.

Normann L. Wilkinson and H. L. Swinburn: The Royal Navy, 1907.

Beiträge des Statistischen Amts zur Arbeiterversicherung, 1907.

Navy Estimates, 1908/09.

Statement of the First Lord of the Admiralty Explanatory of the Navy Estimates, 1908/09, Parl. Drucksachen 1908, Cd. 3913.

Treasury Minute vom 30. 3. 1908, Parl. Drucksachen Nr. 106/08.

The Naval and Military Record.

Daily Mail Year Book 1910.

Digitized by Google

Seefischerei und Schiffahrt in Nordeuropa.

Von Dr. phil. Grotewold, Steglitz bei Berlin.

(Schluß.)

A. Der Frischfischfang.

a. Die Nordseefischerei.

1. Im allgemeinen.

Die natürlichste, dabei auch den geographischen Verhältnissen ziemlich gerecht werdende Untereinteilung der einzelnen Fischereibetriebsformen ist die nach Flaggen. Wenn dabei auch z. B. die Islandfischerei in mehrere Teile zerlegt wird, so schadet das dem Verständnis insofern wenig, als u. a. die deutsche und französische Fischerei derartig tiefgreifende Unterschiede in sozialer und technischer Beziehung aufweisen, daß die Übereinstimmung der Fangplätze kaum ausgleichend wirkt. Wir werden allerdings bei dem beschränkten Raum, der zur Verfügung steht, auf nähere Behandlung der unsern heimischen Verhältnissen so fern liegenden, dabei rückständigen und wenig bewährten Betriebsformen wie der französischen Angelfischerei verzichten müssen. Um aber den Franzosen doch gerecht zu werden, sei erwähnt, daß ihre Fischdampfer die größten und modernsten sind.

Am bedeutsamsten für die deutsche Wirtschaftsgeschichte, vielleicht auch einflußreicher auf die politische Entwicklung der deutschen Seestädte als deren eigene Fischerei ist dagegen zweifellos die norwegische gewesen. Waren doch die Norweger beim Fehlen größerer Flächen Ackerlandes schon immer auf das Meer angewiesen. Ihr wichtigstes Produkt, Stockfische, sowie nicht minder die Erzeugnisse des nordischen Eismeerfangs (Tran und Fischbein) und der dortigen Heringsfischerei haben die Politik der Hanse jahrhundertelang beherrscht und Bergen zum wichtigsten Markt für den Austausch jener Waren gegen solche deutscher oder südländischer Herkunft (Eisenwaren, Tuche, Bier usw.) gemacht. Die Produkte der norwegischen Wälder (Holz, Teer usw.) trugen natürlich nicht wenig dazu bei, die Bergenfahrt für die Hansen zur Quelle reichen Gewinns zu machen. Mit dem Erstarken der dänischen Staatsgewalt wurde dann freilich die Vorzugsstellung der Hanse in Bergen mehr und mehr beschränkt. Man zog ihr, deren schwere Faust jahrhundertelang als drückende Last auf dem Lande gelegen hatte, die Niederländer vor, die man durch Verträge um so stärker begünstigte, je mehr sich deren politische Machtstellung hob und die der Hanse zurückging. Nach Schäfer („Die deutsche Hanse") stellte sich der hansische Schiffsverkehr in Bergen wie folgt:

1518	62	hansische	Schiffe	von 75	überhaupt,
1519	61	=	=	= 79	=
1598/99 . . .	233	=	=	= 277	=
1599/1600 . . .	167	=	=	= 198	=

Im 17. Jahrhundert ging es dann rasch abwärts. 1624/25 kamen noch 103 hansische Schiffe nach Bergen, drei Jahre später noch 87. 1633/34 zählte man 56, 1640/41 nur noch 32.

Digitized by Google

Damit war die hansische Vorzugsstellung zwar endgültig gebrochen, und namentlich der lange von der Hanse beherrschte Ausfuhrhandel in Fischereiprodukten ging nunmehr andere Wege. Bis auf den heutigen Tag sind aber rege Handelsbeziehungen zwischen den deutschen Hansestädten und Norwegen bestehen geblieben — vermitteln Hamburg und Bremen doch noch heute einen großen Teil des norwegischen Imports an Kolonialwaren.

Die moderne norwegische Fischerei kann sich wegen der günstigen geographischen Lage der Fangplätze unmittelbar an der Küste, innerhalb der — seitens Norwegen übrigens auf 4 Seemeilen bemessenen — Hoheitsgrenze in der Hauptsache auf den Betrieb reiner Küstenfischerei beschränken, die über 100000 Mann ernährt. Die norwegische Hochseefischerei sucht freilich auch entlegenere Fanggründe, wie Island, das Weiße Meer usw., auf, sie ist aber gegenüber der gewaltigen Dorschfischerei an der heimischen Küste von zurücktretender Bedeutung.

Von ganz anderer Art ist die Fischerei der Niederländer und Belgier, von denen erstere die bedeutendere ist. In ihrer Technik unterscheidet sie sich von der jetzt bei den deutschen Nordseefischern allgemein üblichen Schleppnetzfischerei durch die noch vielfach vorkommende Anwendung von Langleinen mit Angeln zum Dorschfang, wiewohl die Schleppnetze in Holland schon weit länger bekannt waren, als bei uns. Wichtig sind diese Fischereien für uns besonders insofern, als ihre Produkte denen unserer eigenen Seefischerei auf den deutschen Märkten in steigendem Maße unangenehme Konkurrenz bereiten. Das gilt von beiden Fischereien, umsomehr als sie von dem albernen Vorurteil des deutschen Publikums unterstützt werden, wonach u. a. Ostender Seezungen und holländische Schellfische etwas besonderes sein sollen! Schärfste Verurteilung verdient in diesem Zusammenhang das Vorgehen von gewissen Fischhandlungen und Restaurationsinhabern, die durch die oft genug erlogene Anpreisung „holländischer" oder „Ostender" Fische jenes Vorurteil bestätigen und fördern.

Die englische Fischerei, die in ihrem Heimatlande mit seiner dichten und an Fischkost seit alters gewöhnten, dabei kaufkräftigen Bevölkerung, ein so hervorragendes Absatzgebiet besitzt, wie es sich in der Welt nirgends wieder findet, kommt als Konkurrentin für die deutsche Fischerei weniger in Frage. Dagegen hat sich der englische Fischer durch die rücksichtslose Art unbeliebt gemacht, mit der er besonders früher, als der Fischereischutz noch weniger scharf gehandhabt wurde, an der deutschen Küste Raubfischfang betrieb. Auf der anderen Seite verdankt die moderne Fischerei dem englischen Berufsgenossen die Einführung der größten technischen Fortschritte des letzten Jahrhunderts: des Fischdampfers und des Scheerbretternetzes (otter trawl), sowie die Entdeckung einer großen Zahl von Fischgründen in der Nordsee, deren früher sehr reicher Ertrag unter dem Einfluß schonungsloser Abfischung seitens der Fischer aller Nationen neuerdings freilich arg zurückgegangen ist.

Die Engländer sind überhaupt seinerzeit die eigentlichen Begründer der Hochseefischerei auf frische Fische gewesen. Nachdem sie ihre Fischerei im Jahre 1828 zuerst auf den Scarborough Grund ausgedehnt hatten, nahmen sie 1835 das Great Silver Pit und 1843 das Clay deep, schon an der Ostseite der Doggerbank gelegen, in Angriff. Sie rückten dann aber immer weiter gegen Osten vor, und erschienen schließlich als ungeladene Gäste in den deutschen und dänischen Gewässern. Die Namen

Digitized by Google

der Fanggründe „deep" = Tiefe, „pit" = Brunnen weisen nun auf eine wichtige biologische Tatsache hin — nämlich darauf, daß die den Gadiden und Pleuronektiden zugehörigen Fischarten, die für den in Rede stehenden Betrieb die wichtigsten sind, sich weniger in gleichmäßig flachen Meeresgegenden aufzuhalten pflegen, als in solchen, die eine gewisse Vertikalgliederung aufweisen. Man sagt, daß die Fische die tieferen Löcher gern aufsuchen, um Temperaturschwankungen des Oberflächenwassers zu entgehen, die ihnen unangenehm zu sein scheinen. Die Naturwissenschaft ist bis heute zu abschließenden Ergebnissen über die Ursachen und den Verlauf jener lokalen Fischwanderungen noch nicht gelangt — den Fischern sind sie aber sehr wohl bekannt, und es ist geradezu staunenswert, mit welcher Sicherheit ältere, erfahrene Fischdampferkapitäne die nach Jahres- und Tageszeiten verschiedenen Plätze bezeichnen können, wo die Fische sich jeweils aufhalten.

Ist in der angedeuteten Weise die moderne Großfischerei von England aus wesentlich gefördert worden, so ist ähnliches hinsichtlich der kleinen Küstenfischerei von Dänemark zu sagen. Nirgends sonst sind die Fangmethoden und Bootsmodelle so zweckmäßig entwickelt, nirgends ist vor allem der Motor so allgemein zur Einführung gelangt, als bei unserem nördlichen Nachbarvolk. Man hat sich deshalb auch schon viele Mühe gegeben, dänische Methoden in die deutsche Küstenfischerei einzuführen. Diese Bestrebungen haben aber nur geringen Erfolg gehabt — erstlich, weil die Fischer zu konservativ und allen Neuerungen überhaupt schwer zugänglich sind, zweitens, weil die dänischen Methoden auch in der Tat nicht immer für deutsche Verhältnisse passen. Letzteres liegt in vielen Fällen wohl besonders daran, daß die Dänen ergiebige Fanggründe, wie Horns Riff, Jütland Bank, Skagerrak u. a. m., so nahe haben, das diese von ihnen mittels der Betriebsform der kleinen Fischerei bearbeitet werden können, während die deutschen Fischer jene Fanggründe nur mit Hochseefischereifahrzeugen erreichen können, für die unbedingte Seetüchtigkeit gefordert werden muß. Im übrigen ist die dänische Fischerei zu etwa $^9/_{10}$ Ostseefischerei.

Erwähnung verdient noch die eine besondere Betriebsform bildende Makrelenfischerei, deren Objekt die Makrele, Scomber scomber, ein pelagisch lebender Raubfisch von der Größe eines starken Herings, ist. Ihr wird namentlich von Norwegen und England aus mittels Angeln nachgestellt. Der Fang wird größtenteils zwecks späterer Räucherung an Bord gesalzen, zum kleineren Teil frisch verbraucht. Die norwegische Makrelen-Flotte zählt 2500 Fahrzeuge; in Deutschland schenkt man dem Fisch leider gar keine Beachtung.

2. Die deutsche Nordseefischerei.

Die lange Ausdehnung der deutschen Küste an zwei in vielen Beziehungen stark von einander abweichenden Meeresteilen, auch die Verschiedenheit der an der See wohnenden deutschen Stämme*) bringen es mit sich, daß die deutsche Seefischerei und besonders die Küstenfischerei keineswegs ein einheitliches Bild bietet. Nicht nur Nord- und Ostsee zeigen große Unterschiede gegeneinander, die zum Teil durch den abweichenden Charakter der mehr binnenseeartigen Ostsee gegenüber der mit dem Ozean in offener

*) Von denen besonders die Friesen, die in einem dünnen Streifen weite Küstenstrecken besiedelt haben, seit alters eifrige Fischer gewesen sind.

Digitized by Google

Verbindung stehenden Nordsee und die dadurch bedingten faunistischen Unterschiede veranlaßt sind, sondern auch innerhalb jedes der beiden Hauptabschnitte der deutschen Küste machen sich weitere Unterabteilungen notwendig, von denen fast jede eine eigenartige Entwicklung durchlaufen hat. — Nach Vorgang Dittmers*) teilt man die Nordseeküste zweckmäßig, von Westen beginnend, in 6 Bezirke:

1. Ostfriesland und davorliegende Inseln.
2. Jade und Unterweser.
3. Unterelbe.
4. Helgoland.
5. Küste zwischen Elbe bis einschließlich Eidermündung.
6. Nordfriesland mit vorliegenden Inseln bis zur dänischen Grenze.

Hierzu mag von vornherein bemerkt sein, daß heute nur die Bezirke Unterweser und Unterelbe fischereiwirtschaftlich bedeutende Betriebe im Fang von Fischen zu frischem Genuß aufzuweisen haben. Überall sonst bietet die eigentliche Seefischerei ein trauriges Bild des Verfalls, nur hier und da scheint sich eine kümmerliche Küstenfischerei auf Garnelen, Seemoos und derartige kleinere Fangobjekte, wozu in Helgoland der Hummer tritt, erhalten zu können.

Am meisten fällt dieser Rückgang in die Augen bei dem

1. Bezirk: Ostfriesland und davorliegende Inseln.

Der wichtigste Fischereiplatz war hier seit Anfang des 19. Jahrhunderts Norderney, wo man von sogenannten Schaluppen oder Slupen, gedeckten, plattbodigen Fahrzeugen von 11¾ m Länge, 3¾ m Breite, 1,3 m Tiefe aus den Schellfischfang mittels Angelschnüren zu betreiben gewohnt war. Die Fische wurden über Emden mit der Bahn ins Binnenland und zu Schiff bis nach Bremen verladen.

Der Verfasser entsinnt sich selbst noch aus seiner Kindheit, daß ganze Flotten von Norderneyer Fischerslupen an der Schlachte in Bremen festmachten und ihren Fang teils an Fischfrauen, teils direkt an die Konsumenten absetzten. Das hat aber seit langen Jahren aufgehört. Während im Jahre 1880 nicht weniger als 70 Slupen in Norderney vorhanden waren, ist ihre Zahl immer mehr zurückgegangen, und heute wird dort wohl keine einzige Slup mehr zu ihrer ursprünglichen Bestimmung gebraucht. (Vgl. Nauticus 1909, S. 374.) Die übrigen Inseln an der ostfriesischen Küste haben einen nennenswerten Fischereibetrieb nie besessen, ebensowenig die Küste selbst. Von eigentlicher Seefischerei, für die die Hafenorte Leer, Emden, Ditzum, Norddeich, Neuharlingersiel, Karolinensiel ganz günstig gelegen wären, kann dort auch heute fast keine Rede sein. Mannigfache Versuche, die Fischerei zu beleben, haben, wie an anderer Stelle zu erörtern ist, nur hinsichtlich der Heringsfischerei gute Erfolge gehabt. Diese ist jedoch auf ganz kapitalistische Unternehmungsformen angewiesen. — Die eigentliche handwerksmäßige Fischerei hat an der ostfriesischen Küste nur wenige Vertreter, wie denn auch die einst bedeutende ostfriesische Handelsschiffahrt verfällt. Allgemein wird an der dortigen Küste nur der ziemlich kümmerliche Garnelenfang ausgeübt, der immerhin eine bescheidene Konservenindustrie zu unterhalten vermag.

*) Die deutsche Hochsee-, See- und Küstenfischerei im 19. Jahrhundert und bis zum Jahre 1902.

Digitized by Google

Von größerer Bedeutung ist dieser Zweig für den

2. Bezirk: Jade und Weser,

wo der kleine Ort Dangast am Jadebusen durch seine Garnelen sogar eine gewisse Berühmtheit in der Umgegend erlangt hat.

Die Segelfischerei ist in diesem Bezirk nicht viel bedeutender als im ersten, wenn auch in einigen oldenburgischen Weserhäfen etwa zwei Dutzend kleine Fahrzeuge in Gebrauch stehen mögen. Dagegen gehören zu diesem Bezirk einige Hauptsitze der Dampfhochseefischerei, nämlich Nordenham, Bremerhaven und Geestemünde — in welch letzterer Stadt sich bekanntlich der größte deutsche Fischereihafen und Fischmarkt befindet.

Ihren ganzen fischereilichen und wirtschaftlichen Verhältnissen nach besitzt diese Abteilung sehr große Ähnlichkeit mit dem

3. Bezirk: Unterelbe.

Wir werden daher die Verhältnisse der großen Hochseefischerei, die an der deutschen Küste nur innerhalb dieser beiden Abschnitte vertreten ist, am besten zusammen erörtern. Vorher ist aber auf eine Besonderheit der Unterelbe hinzuweisen, die dieser eine Ausnahmestellung unter den Fischereibezirken unserer Küste sichert — allein hier ist noch eine handwerksmäßige, nicht großkapitalistische Hochseefischerei mit Segelfahrzeugen zu finden*), und zwar in den erwähnten Orten Hamburgisch-Finkenwärder usw. Hier scheint sich die seit alters in der ganzen Umgegend des kaufkräftigen Hamburg betriebenen Elbfischerei zuerst zur Seefischerei entwickelt zu haben. Zuverlässige Nachrichten darüber gehen bis an den Anfang des 18. Jahrhunderts, gelegentliche Erwähnungen bis in das 16. Jahrhundert zurück. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts gingen die offenen Ewer von der Unterelbe schon bis Holland und England, wo sie ihre Fänge zu Markte brachten, wenn hier bessere Preise zu erhoffen standen oder die Elbe der Windverhältnisse wegen nicht erreichbar war.

Es wäre aber verkehrt, wenn man diese Fischerei, trotz ihrer hervorragenden Schiffahrtsleistungen, wie nach dem in der Einleitung gesagten angenommen werden könnte, als Ausbildungsgelegenheit für die Hamburg-Altonaer Handelsflotte zu sehr überschätzen wollte. Wenn auch hin und wieder Schiffsjungen von Finkenwärder und Blankenese auf Hamburger Kauffahrteischiffe übergingen, so ist doch die Fischerflotte selbst in den Zeiten ihrer Blüte immer zu klein gewesen (nämlich nie über 300 Fahrzeuge mit je 3 Mann Besatzung), um in der Ausbildung von Matrosen numerisch Erhebliches leisten zu können. Nur ein Teil der früher ziemlich zahlreichen Blankeneser Kapitäne mag aus Fischerkreisen hervorgegangen zu sein. Ungenügende Rentabilität, mitveranlaßt durch das Ausbleiben des kleinen Elbherings und leider nur allzu zahlreiche Seeunfälle, die die Anzahl der vorhandenen Kutter und Ewer verminderten, ohne daß Neubauten vorgenommen werden, drohen übrigens in nicht zu ferner Zeit die unterelbische Segelhochseefischerei zu vernichten. Das ist aus vielen Gründen tief bedauerlich — es zu verhindern wird aber wohl nicht möglich sein, trotzdem seitens des Deutschen Seefischereivereins sowie der Hamburgischen und der Reichsregierung

*) Näheres darüber siehe in Grotewold: „Deutsche Hochseefischerei in der Nordsee", Stuttgart 1908.

Digitized by Google

schon viele Bemühungen zum Zweck der Erhaltung jenes schönen Gewerbszweiges gemacht sind.

Die Dampfhochseefischerei, die seit 1885 bei uns eingeführt ist, hat ihre Sitze in den Weserhäfen Bremen, Geestemünde und Bremerhaven, während sich in Nordenham, am oldenburgischen Weserufer, die Betriebsstätten der in Bremen domizilierten Gesellschaft Nordsee befinden, ferner in den Elbplätzen Hamburg, Altona und Cranz. Ihre Einzelbetriebe sind durchaus kaufmännische, auf kapitalistischer Spekulation beruhende Gründungen, die im Gegensatz zur Segelhochseefischerei auf keinerlei historische Entwicklung zurückblicken. Ihre Niederlassungen sind daher allein aus Zweckmäßigkeitsgründen ausgewählt. Bei Nordenham und Cuxhaven kommen die geringeren Kosten für Grund und Boden gegenüber den großen Seeplätzen in Betracht, bei den übrigen die Rücksicht auf schon vorhandenen Fischhandel, der sicheren Absatz für die gelandeten Fische hoffen ließ. Die Mündungen der beiden größeren deutschen Nordseeflüsse mußten überdies besonders günstig erscheinen, weil die dort vorhandenen Einrichtungen zur Erleichterung der Schiffahrt, z. B. Fahrwasserbetonnung, Reparaturgelegenheiten usw. auch den Fischdampfern zugute kommen. Ferner finden sich stets die zur Rekrutierung der Mannschaft erforderlichen Dampfermatrosen und Feuerleute; von hier aus gehen die besten Eisenbahnverbindungen nach dem Inlande. Darauf aber ist die große Hochseefischerei vor allem angewiesen, da schneller Absatz ihrer leicht verderblichen Ware ihre wichtigste Lebensbedingung ist. Eine weitere Bindung jener Betriebe an die genannten Plätze ist durch den Bau großartiger Fischereihäfen und Marktgebäude bewirkt worden.

Damit in Zusammenhang steht die Etablierung zahlreicher Fischgroßhandlungen. Zum Teil ist der Fischhandel in Geestemünde und Hamburg-Altona, wie erwähnt, freilich älter als die Fischdampferreedereien — sind doch die ersten Fischdampfer von Fischhändlern angeschafft worden, die ihre Ware früher von Segelfischern erhielten —, seinen Hauptaufschwung hat er aber doch erst durch die Entwicklung der Dampffischerei erhalten. Ein Übelstand der deutschen Fischereihäfen ist ihre verhältnismäßig große Entfernung von den Fangplätzen, wodurch sie gegenüber holländischen, belgischen und britischen Plätzen benachteiligt sind. Diesen Nachteil auszugleichen wird eine Aufgabe der Eisenbahntarifpolitik sein, die bislang erst ungenügend gelöst ist.

Der große Wert der Dampffischerei besteht nun darin, daß sie einerseits so große Mengen eines guten und billigen Nahrungsmittels heranschafft, wie die Segelfischerei nie vermocht hätte, anderseits mehreren tausend Männern auskömmlichen Lebensunterhalt gewährt und damit in sehr bedeutendem Maße Seeleute und Marinerekruten heranbildet. Auf den kleinen Fischdampfern werden natürlich die jungen Mannschaften viel rascher und gründlicher zu richtigen Seeleuten gemacht, als auf Passagier- und selbst Frachtdampfern, die dem Seegang und den Gefahren der See viel weniger ausgesetzt sind. Wie schon gesagt, hat sich anderwärts an den deutschen Küsten leider keine Dampffischerei entwickelt. Versuche, in Emden und Wilhelmshaven Fischmärkte zu errichten, sind fehlgeschlagen, obwohl namentlich Emden geographisch nicht ungünstig liegt. Es fehlt dort aber sowohl der Fischgroßhandel wie auch ein stärkerer Ortsverbrauch, der besonders in Hamburg-Altona zugunsten der Seefischerei ins Gewicht fällt.

Digitized by Google

An der Ostsee ist eine größere Dampfseefischerei ganz undenkbar, sowohl wegen der Fischarmut der offenen See, als auch angeblich wegen zu steinigen Grundes, der die Anwendung von Schleppnetzen ausschließen soll. Damit reimt sich der dort tatsächlich vielfach anzutreffende Gebrauch der Zeese, eines kleinen, gleichfalls geschleppten Beutelnetzes, freilich schwer zusammen.

4. Bezirk: Helgoland.

Eine erste Blüteperiode der Helgoländer Fischerei ist das 15. und 16. Jahrhundert gewesen, als regelmäßig große Heringsschwärme in der Nähe der Insel erschienen. Die Helgoländer haben aber nicht verstanden, den Hering gleich den Holländern an den Küsten Englands und Schottlands aufzusuchen, als er ihnen nicht mehr vor die Tür kam, und haben ihre Heringsfischerei verfallen lassen.

Dagegen hat das 18. Jahrhundert eine neue Blütezeit gebracht, und zwar durch den Schellfischfang, der von Helgoland aus nach Norderneyer Art mit Langleinen und Angeln um so erfolgreicher betrieben wurde, als der in der Nähe von Helgoland gefangene Fisch sich noch heute in Bremen und Hamburg besonderer Beliebheit erfreut. Zu Anfang des 19. Jahrhunderts betrug die Zahl der auf der kleinen Felseninsel beheimateten Schaluppen und sonstigen Fahrzeuge zur Fischerei über 150. Aber schnell kam der Verfall — vielleicht infolge der Annexion der Insel durch England im Jahre 1806. 1825 war jedenfalls die Anzahl der Schaluppen schon auf die Hälfte gesunken, und heute kaufen die Helgoländer Hotelwirte ihre Fische von Fischern aus Finkenwärder, denn es fährt wohl kein Helgoländer Boot mehr aus zum Schellfischfang. Dagegen hat die Hummerfischerei noch eine gewisse Bedeutung.

5. Bezirk: Eidergebiet.

Hier blühte vor Zeiten ganz besonders der Störfang — wie denn der Stör (Acipenser sturio) in den deutschen Flüssen und an ihren Mündungen sehr häufig war. Da dieser schöne Fisch aber aus unseren Gewässern, sei es durch zu starken Fang, sei es durch Flucht vor dem immer mehr zunehmenden Dampferverkehr, fast ganz verschwunden ist, mußte man auch an der Eider andere Fangobjekte suchen. Eine gewisse Blüte scheint jetzt (nach Dittmer) der Garnelenfang in den Orten Tönning, Olversum und Büsum erlangt zu haben, der eine steigende Anzahl von Booten und Fischern beschäftigt. Ebenso bietet namentlich den Büsumern das Seemoos (Sertularia argentea) eine willkommene, gut bezahlte Beute.

6. Bezirk: Nordfriesland und vorliegende Inseln.

Dieser Bezirk erfordert eine etwas gründlichere Behandlung als die beiden vorhergegangenen. Wenn seine fischereigeschichtliche Bedeutung auch weniger auf dem Gebiet des Frischfischfangs, als auf dem der Eismeerjagd zu suchen ist und uns dort noch eingehender beschäftigen wird, so muß doch auch an diesem Ort schon darauf hingewiesen werden, daß an keiner Stelle der deutschen Küste der Zusammenhang zwischen Fischerei und Schiffahrt so klar zutage tritt, wie hier. Die Bewohner von Sylt, Amrum, Föhr usw. sind jahrhundertelang Fischer gewesen, ehe sie Seefahrer wurden und als solche zu Ansehen und Reichtum gelangten. Erfreulicherweise sind uns über die Erwerbs- und Berufsverhältnisse jener Insulaner ziemlich genaue Daten über-

Digitized by Google

liefert, die Christian Jensen in einer Monographie: „Die nordfriesischen Inseln", Hamburg 1891, weiteren Kreisen zugänglich gemacht hat. Sie zeigen uns freilich, daß nach einem glänzenden Aufschwung des nordfriesischen Seegewerbes, das verständnisvolle Förderung seitens der dänischen Könige fand, in neuerer Zeit der gleiche rapide Verfall auch hier eingesetzt hat, der überall an der deutschen Küste das ursprüngliche Seegewerbe ergriffen hat. Es bleibt in sozialem, kulturellem, nationalem und volkswirtschaftlichem Interesse in gleichem Maße zu bedauern, daß sich kein Mittel hat finden lassen, die kleinere Segelschiffahrt, die einst an allen unseren Küsten blühte, zu erhalten.

Seemann und Fischer besaßen damals friedliche Heimstätten auf dem Lande, auf denen während der Abwesenheit der Männer die Frauen einen kleinen Garten- oder Landwirtschaftsbetrieb unterhielten, der, ohne schwere Arbeit zu erfordern, auf den fruchtbaren Marschböden die Familie nahezu allein zu ernähren vermochte, während der Verdienst des Vaters zur Bildung eines kleinen Vermögens führte, daß oft zum Erwerb eines eigenen Schiffes oder wenigstens größeren Anteiles daran verwandt wurde. Letzteres ist heute schon wegen des größeren Wertes der modernen Schiffe, bei gleichzeitigem Rückgang des Verdienstes der Kapitäne und Steuerleute, unmöglich. Der heutige Matrose aber kommt selten zur Gründung eines eigenen Heims. Er fährt auch gewöhnlich nur in jüngeren Jahren zur See, später sucht er sich Arbeit am Lande — das Meer ist ihm keine zweite Heimat mehr. Sein Beruf ist proletarisiert, wie der des Fabrikarbeiters. Er entstammt auch größtenteils nicht der ländlichen Küstenbevölkerung, die allerdings auch ihrer Zahl nach kaum zureichen würde, den großen Bedarf der jetzigen deutschen Handelsmarine zu decken, sondern er nimmt auch, nicht immer zum Vorteil seines Standes, viele Elemente aus den großen Hafenstädten des In- und Auslandes in sich auf.

Aus der Geschichte der nordfriesischen Fischerei und Schiffahrt, die uns die hier tatsächlich vorhanden gewesene gute alte Zeit besonders an schönen Beispielen kennen lehrt, ersehen wir, daß schon Knut der Große im 11. Jahrhundert die Austernzucht eingeführt haben soll, die noch heute, wenn auch in geringem Maße, betrieben wird. Friedrich II. von Dänemark hat dann im Jahre 1587 die Austernbänke als Regal erklärt und aus ihrer Verpachtung Geld gezogen.

Im 15. und 16. Jahrhundert lagen die Nordfriesen im Verein mit den Helgoländern dem Heringsfang in der Helgoländer Bucht ob, der für sie von solcher Bedeutung wurde, daß die Insel Sylt den Hering als Wappentier annahm.

Im 17. Jahrhundert, als infolge der voraufgegangenen Entdeckungen Chancellors (Weißes Meer 1553), Willoughbys (Nowaja Semlja im gleichen Jahre), Davis' (1587), Barents (1594), Heemskerks (Spitzbergen 1596), Hudsons (1610), Baffins (1616) u. a. m. die Eismeerfahrt in Aufnahme kam, nahmen die Nordfriesen daran einen außerordentlich regen Anteil, der sie später zur großen Schiffahrt hinüberleitete. Die zweite Hälfte des 18. Jahrhunderts bedeutet hierfür die Blüteperiode. Die Insel Föhr hatte damals (im Jahre 1769) 6146 Bewohner. Davon waren 1600 Seefahrer, wovon 150 als Kapitäne. Schon 1735 hatte König Christian VI., der die Bedeutung der maritimen Entwicklung der nordfriesischen Inseln für die dänische Seemacht richtig erkannt hatte, den Inseln das Privileg zugestanden, von allen

Digitized by Google

Schranken frei die Schiffahrt auszuüben. Dafür hatten sie ihm eine nach ihrer Wahl zusammengesetzte Flottenmannschaft zu stellen, sollten aber von allen sonstigen Kriegslasten auf ewige Zeiten frei sein. Man schämt sich geradezu, wenn man dagegen hält, wie völlig das Marinewesen in der gleichen Periode in Deutschland vernachlässigt wurde, obwohl 50 Jahre vorher der Große Kurfürst aussichtsvolle Versuche zur Schaffung einer Kriegsmarine unternommen hatte.

Um das Jahr 1775 wandten sich auch die Sylter mehr der Schiffahrt zu. Besonders begünstigt wurden sie durch die im nächsten Jahre erfolgende Unabhängigkeitserklärung der Vereinigten Staaten, die einen lebhaften Aufschwung der Hamburger Schiffahrt zur Folge hatte. Die tüchtigen Sylter Seeleute scheinen bei den Hamburger Reedern in der Folgezeit sehr beliebt gewesen zu sein, denn wir finden, daß es auf Sylt 1792 zwar nur 378 Seeleute gab, wovon aber nicht weniger als 71 Kapitäne und 136 Steuerleute waren; 1800 zählte man gar 120 Kapitäne. Dann kamen böse Zeiten für Handel und Schiffahrt, so daß die Zahl der Sylter Kapitäne 1820 auf 16 gesunken war. Sie hob sich aber noch einmal wieder bis 1850 auf 136 Kapitäne unter 300 Seefahrern.

Neuerdings ist die Zahl der dortigen Seeleute wieder sehr stark zurückgegangen. Zum Teil ist das durch Fortzug veranlaßt, weil die heutigen schnellen Expeditionen und kurzen Ladefristen den Kapitän und auch den Matrosen zwingen, während des Aufenthalts des Schiffes im Heimatshafen in der Nähe zu bleiben, und es daher wünschenswert wird, daß die Familie im Hafenort wohnt. Zum größeren Teil aber, so müssen wir mit Jensen annehmen, wird anderweitige Berufswahl der jungen Insulaner den Rückgang verschulden. Im Jahrzehnt 1840 bis 1849 wurden z. B. von den Föhrer Konfirmanden 69,12 Prozent Seeleute, 1870 bis 1876 nur noch 16,71 Prozent. 1891 waren auf Sylt nur noch 45 Seeleute wohnhaft, worunter immerhin noch 15 Kapitäne. Wenn der zitierte Gewährsmann den Rückgang nun weiter den heutigen Navigationsschulverhältnissen zuschiebt, so vermögen wir ihm aber nicht zu folgen. In der Hauptsache werden wir hier, wie überall, auch an der Ostsee, die letzten Ursachen des Verfalls des alten autochthonen Seegewerbes in der Konzentration der Schiffahrt auf die großen Seehäfen und Stapelplätze des Weltverkehrs zu erblicken haben. Die Inselbewohner haben zwar durch den Badeverkehr, ebenso wie in Norderney und Helgoland, in wirtschaftlicher Beziehung vollen Ersatz gefunden, der alte Seemannsgeist ist aber dem Aussterben nahe.

Die heutige Hochseefischerei hat unter den obwaltenden Verhältnissen auf den Inseln und an der Küste Nordfrieslands auch keinen festen Fuß fassen können. Für die Dampffischerei fehlen die günstigen Verbindungen mit den Absatzplätzen, und auch die Segelfischerei ist ohne größere Bedeutung (auf Amrum und Sylt sind je 2, auf Föhr 3 kleine Fahrzeuge registriert), obwohl man es an Versuchen, sie modern zu organisieren, nicht hat fehlen lassen. Um die Mitte des 19. Jahrhunderts konnte man noch von einer gewissen Blüte der Fischerei reden. Zahlreiche Schaluppen fuhren auf den Schellfischfang mit Angeln; die Austernfischerei lieferte (nach Dittmer) Jahreserträge bis zu 15 000 Tonnen. Dann ging beides zurück. Einen kleinen Aufschwung hat dagegen auch hier die Wattfischerei und der Garnelenfang zu verzeichnen.

Digitized by Google

b. Die Ostseefischerei.

Reich gegliedert und in beträchtlicher Längenerstreckung dehnt sich die deutsche Ostseeküste aus, zwar mit weiten, dünn bevölkerten Landstrichen, aber auch nicht arm an alten und volkreichen Städten. Jetzt, im Zeitalter der Eisenbahnen, ist ferner die Ostsee durch vorzügliche Verbindungen mit der Reichshauptstadt und darüber hinaus begünstigt — an Absatzgelegenheit kann also die Ostseefischerei keinen Mangel haben. Dabei hat die Ostsee einen weit zahmeren Charakter als die Nordsee. Ebbe und Flut sind praktisch kaum bemerkbar, die Dünung des Ozeans dringt nicht durch die Engen, die ihren Ausgang nach Westen bilden. Die Fischerei hat hier daher auch nicht mit so furchtbaren Gefahren zu rechnen wie dort — ein Grund mehr zu ihrer extensiven Entfaltung.

Anderseits wurde schon erwähnt, daß der Salzgehalt der Ostsee weit geringer ist, als der der Nordsee. Daher zeigt ihre Fauna Übergangsformen zum Süßwassertierleben — wie Aale, Hechte usw. Der Hering, der in der Nordsee die hohe See liebt, hält sich hier an den Küsten, während die eigentliche Hochseefauna arm an Individuen und Arten ist. Großkapitalistische Unternehmungen mit großen Flotten von Hochseefischdampfern finden daher an der Ostsee kein Arbeitsfeld, da die wichtigsten Vorbedingungen für zentralisierten, intensiven Betrieb der Fischerei fehlen. Sie blieb daher extensiver Kleinbetrieb, und nur etwa 6 von den 30 Millionen ℳ, die Deutschlands Seefischer jährlich dem Meere entreißen, entfallen auf die Ostsee (ohne die Haffs), aber von 14 315 nicht registrierten Fahrzeugen mit 15 539 Mann dauernd beschäftigten Fischern, die in der deutschen Kleinfischerei 1909 nachgewiesen waren, waren nicht weniger als 11 838 mit 13 361 Mann an der Ostsee beheimatet. Dagegen gibt es dort nur etwa 20 registrierte Fangfahrzeuge gegenüber etwa 800 überhaupt vorhandenen (etwa 260 Heringslogger). Charakteristisch für die Ostsee sind anderseits Fischhandelsfahrzeuge, wovon es 1909 178 gab. Diese sogenannten Quatzen haben Einrichtung zur Aufbewahrung lebender Fische (Bünn), kaufen diese an der ganzen Ostseeküste auf und bringen sie nach den Märkten. Sie können ihren Zwischenhandel natürlich nur im Anschluß an einen Kleinbetrieb der Fischerei betreiben; an der Nordsee mit ihren Großbetrieben sind sie unmöglich.

Der Übersichtlichkeit wegen teilen wir, wieder nach Dittmer, die lange Küstenlinie der Ostsee in 9 Sektionen ein, meist den politischen Grenzen folgend.

So erhalten wir:

1. Die Ostküste von Schleswig-Holstein.
2. Das (oldenburgische) Fürstentum Lübeck.
3. Die Hansestadt Lübeck.
4. Mecklenburg.
5. Pommern bis zur Peene.
6. Das Gebiet des Stettiner Haffs.
7. Pommern zwischen Dievenow und der Grenze von Westpreußen mit den Mündungen der Rega, Persante, Wipper, Stolpe und Leba.
8. Westpreußen mit der unteren Weichsel.
9. Ostpreußen mit dem Frischen und dem Kurischen Haff, den Mündungen des Elbing, Pregel und Memel.

Digitized by Google

Ein wirklich erfreuliches Bild bietet hier der an erster Stelle genannte Bezirk

Schleswig-Holstein,

dessen reichgegliederte Föhrdenküste mit zahlreichen vorliegenden Inseln recht fischreiche, namentlich von Heringen, Sprotten und Flundern belebte Gewässer umgrenzen.

Als Hauptplätze der Fischerei können Eckernförde und Heiligenhafen, auf der Halbinsel Wagrien, bezeichnet werden. Die erfreuliche Entwicklung der dortigen Fischerei wird am besten durch einige Zahlen gekennzeichnet.

Es waren (nach Dittmer) vorhanden:

1872 . . 1066 Fahrzeuge und 1694 Fischer mit Gehilfen,
1901 . . 2739 " " 8217 " " "

Gefischt wird mit Waden, Stellnetzen und Treibnetzen und auch noch mit Angeln, meist von offenen Booten, seltener von halb- oder ganzgedeckten, sogenannten Quasen aus, die alle, bei einer Länge von höchstens 11 m, 2,8 bis 3,2 m Breite, etwa 1,25 m Tiefe haben. Die Schleswig-Holsteiner befischen das ganze Meeresgebiet zwischen Aarö und Fehmarn bis an die dänischen Hoheitsgrenzen mit einem Fleiß und einer Intensität, daß Dittmer schon 1902 der Befürchtung Ausdruck gab, man habe wohl die Grenze der Ausbeutungsfähigkeit erreicht.

Über die

Bezirke 2 und 3: Fürstentum und Hansestadt Lübeck

ist nicht viel zu sagen. Immerhin leben auch hier ein paar hundert Mann von den Erträgen der Küstenfischerei, die im Jahre 1908/09 ein besonders gutes Ergebnis an Heringen ergab (über eine Million Mark gegenüber etwa einer halben im Durchschnitt).

Über den 4. Bezirk: Mecklenburg

liegt eine außerordentlich in die Einzelheiten gehende Arbeit von Dr. Helmut Sköllin vor: „Aktive maritime Berufstätigkeiten der mecklenburgischen Küstenbevölkerung", die 1906 im Ehrenbergschen Thünen-Archiv veröffentlicht ist. Der Hauptteil dieser Untersuchungen ist dem sogenannten „Fischlande" der Landenge (früher „Swante-Wustrow" d. h. heilige Insel genannt) gewidmet, die das mecklenburgische Festland mit der pommerschen Halbinsel Darß verbindet. Die Bewohner dieses etwa 10 qkm großen Landstriches haben schon seit Jahrhunderten Fischerei, Schiffahrt und früher auch Seeraub betrieben, und zwar in Verbindung mit der Landwirtschaft. Als letztere im dreißigjährigen Kriege durch die Schweden nahezu vernichtet wurde, wandte man sich um so eifriger der Fischerei und Heringsräucherei zu, die im 17. und 18. Jahrhundert sehr bedeutend gewesen sein muß. Dann ging man mit Erfolg zur Schiffahrt über. In den vier Gemeinden des Fischlandes (Wustrow, Barnstorf, Althagen und Niehagen) ist für das Jahr 1862 eine Bevölkerung von 1827 Personen nachgewiesen. Davon waren 132 Männer Schiffer und 400 weitere Männer Matrosen. Im Jahre 1857 sollen von 307 in Rostock registrierten Schiffen nicht weniger als 220 den Fischländern angehört haben. Nachzuprüfen sind diese Zahlen, die der Autor selbst als „unsicher" bezeichnet, natürlich nicht. Immerhin lassen sie eine hohe Blüte der Schiffahrt in jenem Ländchen erkennen, das heute wirtschaftlichem Rückgang und deutlicher Abnahme seiner Bevölkerung unterliegt.

Digitized by Google

Eine ganz eigenartige Stellung hat Warnemünde in der Fischereigeschichte eingenommen. Dieser Ort war früher ein Fischerlager und gehörte der Stadt Rostock, die eifersüchtig darüber wachte, daß dort kein anderes Gewerbe als die Fischerei betrieben wurde, die ihre Produkte auf den Rostocker Markt zu liefern hatte. Unter dem Druck dieser Zustände hat Warnemünde niemals zu Wohlstand gelangen können. Sogar die selbständige Ausübung der Schiffahrt war dort verboten, und zwar weil man befürchtete, wie Sköllin (S. 222) aus den Akten der Rostocker Kaufmanns-Kompagnien und einem Großherzoglichen Reskript von 1786 zitiert, „dem Flecken Warnemünde könnte der Mut aufsteigen, aus den bisherigen Fischerhütten sich zu Schiffer- und gewissermaßen Kaufmannswohnungen emporzuschwingen" (!) Eine gewisse Ausnahme bildeten dort nur die Lotsen, die guten Verdienst erzielten. Erst 1861 (!) wurde in Warnemünde die Ansiedlung von Schiffern gestattet, und auch dann noch gegen den Widerstand der Rostocker Reederkreise. In neuester Zeit hat der Ort großen Aufschwung durch den Badeverkehr genommen.

Besondere Erwähnung verdient auch an dieser Stelle der im Fürstentum Ratzeburg, einer Strelitzschen Enklave, an der Travemündung gelegene Ort Schlutup, der mit seiner bedeutenden Fischräucherei- und Konservenindustrie zum wichtigsten Absatzplatz der sämtlichen deutschen Fischereien an der westlichen Ostsee zu werden scheint.

Im übrigen ist die mecklenburgische Küstenfischerei von nicht großer Bedeutung, aber doch anscheinend in ansteigender Entwicklung, da Fahrzeuge und Fischer langsam an Zahl zunehmen (1872 535 Personen, 1901 803 Personen).

5. Pommern westlich der Peene (Neuvorpommern).

Dieses Gebiet ist seit alters einer der ergiebigsten Fischereibezirke, weil die stark gegliederte Boddenküste zahlreichen Dorschen, Hechten, Aalen, Plötzen, Flundern, Barschen und Hornfischen — also einer aus See- und Flußbewohnern bunt gemischten Gesellschaft — geeignetes Quartier bietet und weil ferner im Frühling und Herbst starke Heringsschwärme die Küste zu besuchen pflegen. Dazu kommt, daß die alten Handelsstädte, wie Greifswald, Stralsund usw., gute Absatzgelegenheit boten, die nach dem Bau der Nordbahn durch die gute Verbindung mit Berlin noch stark verbessert wurde. Kein Wunder, daß sich die pommersche Fischerei in blühender Entwicklung befindet und ihre Fahrzeuge und Fischer an Anzahl ständig zunehmen, besonders seit die Erbauung der Fischhäfen von Saßnitz und Greifswalder Oie den Booten wieder die Unterkunft geschaffen hat, die ihnen die Sturmflut von 1872 durch Verschluß der Prerow-Einfahrt auf Darß geraubt hatte.

Erfreulich ist auch das Bild, das uns der

6. Bezirk: Das Stettiner Haff

bietet, aus ähnlichen Ursachen. Hatte sich in Westpommern die Zahl der Fischer seit 1872 von 2209 auf 3623 (nach Dittmer) im Jahre 1901 vermehrt, so soll ihre Anzahl am Stettiner Haff gar von 3085 auf 7320 gewachsen sein, die teils das Meer, teils das Haff befischen. Diese starke Vermehrung der Fischer hat allerdings zu einem Rückschlag geführt, da der Fischbestand des Haffs die Vermehrung nicht mitgemacht hat. In Stettin und Umgegend sind auch fast sämtliche von den schon erwähnten Fischhandelsquatzen beheimatet.

Digitized by Google

Die hinterpommersche Küste (7. Bezirk)

tritt an fischereilicher Bedeutung gegenüber Neuvorpommern und Stettin zurück, ist aber doch immerhin recht ergiebig. Im ganzen wurde im Jahre 1900 der Ertrag der pommerschen See- und Haff-Fischerei auf etwa 4 Millionen Mark veranschlagt, das ist beinahe das Doppelte gegenüber den Erträgen der west- und ostpreußischen Fischerei.

Im 8. Bezirk: Westpreußen

hat man früher des öfteren Versuche gemacht, Fischereien größeren Stiles, nach dem Muster der Nordsee, einzurichten, aber ohne Erfolg — die Fischereibevölkerung hat nicht mitgemacht. Sie blieb vielmehr ihren alten Betriebsmethoden im großen und ganzen treu, nur die Fahrzeugtypen wurden etwas verbessert. Als Fangobjekte kommen hier besonders der Lachs und, wie an der Ostseeküste überhaupt, der Hering in Frage. Ersterer wird mit Treibnetzen und, besonders von Hela aus, auch mit Angeln gefangen. Seit 1870 hat sich die Anzahl der Fahrzeuge und Fischer nahezu verdoppelt.

Im 9. Bezirk: Ostpreußen

hat sogar eine Verdreifachung stattgefunden. Versuche, von Memel aus eine Dampffischerei einzuführen, sind aber, wie überall an der Ostsee, gescheitert. Zu erwähnen ist noch, daß im 13. Jahrhundert der Fischexport Ostpreußens so lebhaft gewesen ist, daß davon die Schiffahrt der Hanse erheblichen Vorteil hatte und daß früher auch der jetzt bergmännisch gewonnene Bernstein häufig gefischt wurde. Durch ihn sind die preußischen Küsten zu allererst zu einem Anziehungspunkt für den fremden Handel geworden.

Wir lassen hier die inzwischen bekannt gewordenen amtlichen Zahlen über die Ergebnisse der preußischen Ostsee- und Haff-Fischerei vom April 1908 bis März 1909 folgen. Die Bezirke decken sich leider nicht mit der hier zugrunde gelegten, lassen aber doch wenigstens annähernde Vergleiche zu. (Nach den „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", Heft 6/7, 1910.)

	Fischereiergebnisse in Mark	
	1908/09	im 10jähr. Durchschnitt
Neuvorpommern und Rügen:		
a. an den Seeküsten	469 000	470 000
b. in den Bodden usw.	879 000	750 000
Swinemünder Bucht:		
a. an der Seeküste	343 000	302 000
b. im Haff und der Odermündung . .	1 568 000	1 401 000
Hinterpommern	558 000	612 000
Danziger Bucht	1 264 000	1 171 006
Frische Nehrung	159 000	320 000
Im Frischen Haff	699 000	763 000
Kurische Nehrung	449 000	326 000
Im Kurischen Haff	1 126 000	1 063 000
	7 514 000	7 178 000

Da diese Zahlen einerseits nur die preußischen Ostseegebiete umfassen, anderseits aber sich auch auf von der Reichsstatistik der Seefischerei nicht mit begriffene

Digitized by Google

Gewässer erstrecken, sind sie natürlich mit deren Ergebnissen nicht vergleichbar, wonach wie erwähnt, die eigentliche Ostseefischerei etwa 6 Millionen ℳ ergibt.

* * *

Unsere Wanderung an den deutschen Küsten entlang ist beendet. Wenn wir nun noch einmal zurückblicken, so finden wir, daß an der Nordsee die alten Betriebsformen unaufhaltsam absterben, daß hier aber großkapitalistische Unternehmungen das Fischereigewerbe zu früher nicht gekannter Bedeutung für die Volkswirtschaft emporgehoben haben, daß an der Ostsee dagegen der Kleinbetrieb sich nicht nur erhalten, sondern sogar noch gehoben hat. Dabei ist freilich nicht zu übersehen, daß der einzelne kleine Fischer oft nur eine kümmerliche Existenz zu führen imstande ist, während der Fischdampfermatrose weit besser situiert erscheint.

Vergleichen wir mit diesen Erscheinungen nun aber einmal die Lage der Seeschiffahrt.

1875 zählte die deutsche Handelsmarine 4602 Schiffe mit 1 068 383 Netto-Registertonnen, davon waren 299 Dampfer mit 189 998 Netto-Registertonnen, von denen 124 Dampfer mit 32 548 Netto-Registertonnen an der Ostsee und 175 Dampfer mit 157 450 Netto-Registertonnen an der Nordsee beheimatet waren.

Die Seglertonnage verteilte sich nahezu gleichmäßig auf beide Meeresteile (je zu 440 000 Tonnen), während der Anzahl nach 1985 Segler auf die Ostsee, 2318 auf die Nordsee entfielen.

1907 stellte sich das Bild wie folgt: Gesamthandelsflotte 4430 Schiffe (1909: 4638) mit 2,6 (2,8) Millionen Netto-Registertonnen, davon Dampfer 1833 (1953) mit 2,1 (2,3) Millionen Netto-Registertonnen. Auf die Nordsee entfielen davon 2220 (2288) Segler und Seeleichter mit 515 790 (505 218) Netto-Registertonnen (worunter etwa 430 Fischereifahrzeuge), 1312 (1424) Dampfer mit 1 827 706 (2 Millionen) Netto-Registertonnen, und auf die Ostsee 377 (397) Segler und Seeleichter mit nur 16 356 (17 276) Netto-Registertonnen und 521 (529) Dampfer mit nur 269 241 (278 250) Netto-Registertonnen.

Diese Zahlen bedeuten natürlich nichts anders, als daß die moderne Entwicklung des Verkehrs die vor 40 Jahren noch blühende Ostsee-Segelschiffsreederei völlig vernichtet hat, ohne ihr in der Dampfschiffahrt genügenden Ersatz zu bieten. Letztere ist dagegen an der Nordsee zu gewaltiger Entfaltung gelangt, so daß auch der an der Ostsee tatsächlich vorhandene Verkehr zum großen Teil von an der Nordsee beheimateten Dampfern bewältigt wird. Die Nordsee-Segelschiffahrt hat sich durch Anpassung an die veränderten Zeitverhältnisse im großen und ganzen behaupten können, eine große Zukunft besitzt freilich auch sie nicht mehr, wenn schon die Reis- und die Salpeterfahrt ihr noch auf lange Jahre eine bescheidene Betätigungsmöglichkeit sichern mögen.

Werfen wir zum Schluß noch einen Blick auf die Ostseefischerei der fremden Staaten, so ist für uns als Lieferantin von Nahrungsmitteln am wichtigsten die schwedische, die namentlich Küstenheringe (Strömlinge) erbeutet. Von Belang ist auch die schon erörterte dänische Fischerei, während die russische wohl nur für den Bedarf des eigenen Landes arbeitet.

Digitized by Google

B. Die Heringsfischerei.

Im Vorstehenden haben wir uns schon öfters mit dem Hering, Clupea harengus, als einem wichtigen Fangobjekt der Fischerei zu befassen gehabt. Dabei handelte es sich fast stets um sogenannte Küstenheringe, die von Kleinbetriebsfischereien erbeutet und frisch gelandet werden. Sie werden dann entweder als „grüner Hering" verspeist oder geräuchert, vielleicht auch mariniert. Dies alles trifft besonders zu für den Hering der Ostsee. Hierzu gesellen sich noch einige Verwandte, wie die Sprotte, Clupea sprattus, die an der Ostküste Schleswig-Holsteins am besten sein soll, ferner die Sardelle, Engraulis encrasicholus, die an den westeuropäischen Küsten bis in die Zuider-See vorkommt, ferner die Sardine, Clupea pilchardus, die von größter Bedeutung für die portugiesische und französische Fischerei ist; sie wird in Öl gesotten und in den bekannten Blechbüchsen über die ganze Welt versandt.

Am allerwichtigsten für die Volkswirtschaft und am bedeutsamsten für die Geschichte des Handels und der Schiffahrt im allgemeinen ist aber der Hochseehering der Nordsee, der, wie auch schon erwähnt ist, im Frühling bei den Orkney-Inseln erscheint und sich mit fortschreitender Jahreszeit immer weiter nach Süden zieht, um schließlich durch den Kanal zu verschwinden.

In urkundlichen Berichten begegnen wir dem Hering zuerst in England, wo man ihn schon im 5. und 8. Jahrhundert erwähnt.

Für uns Deutschen beginnt ein größeres Interesse an der Geschichte des Heringsfangs erst mit dem Auftreten des Schonenherings, der uns wieder nach der Ostsee, in den Öre-Sund, führt. Die beiden stillen Städtchen Falsterbo und Skanör an der Südwestspitze Schwedens lassen es heute nicht mehr ahnen, welch enormes Leben sich dort Jahrhunderte lang, beginnend etwa mit dem Jahre 1000, abgespielt hat, wenn alljährlich von August bis Oktober Tausende von Fahrzeugen dem Fang des Herings oblagen und ganze Flotten von Handelsschiffen aus allen Gegenden Europas den damals als Fastenspeise unentbehrlichen Fisch einhandelten — aber nicht von den Fischern, sondern von den Kaufleuten der meerbeherrschenden Hanse, die das Einsalzen und Packen des Herings monopolisierte. In Lübeck, Hamburg, Stettin, Greifswald, Rostock, Danzig bestanden „Schonenfahrerkompagnien", deren äußerst einträglichen Betrieben jene Städte die Grundlagen ihrer Macht und ihres Reichtums verdanken.

Aus nicht genau bekannten Gründen verfiel der Schonenheringsfang von der Mitte des 15. Jahrhunderts ab. Zur selben Zeit kam dagegen die Fischerei an der Nordsee zu größerer Blüte. Schon 1030 hatte Dieppe Fahrzeuge auf den Heringsfang gesandt, 1164 folgten die Holländer, die sehr bald führend und sogar von den englischen Königen zum Fischen an der englischen Küste privilegiert wurden. Erst später gingen die Engländer selbst zum Heringsfang größeren Stiles über, dann aber vermochten sie bald infolge der Gunst der Verhältnisse — haben sie doch den Fisch vor der Tür — alle Konkurrenz zu schlagen. Mit dem Erstarken ihrer Seemacht kam es zu dem aus der Geschichte hinlänglich bekannten gewaltigen Ringen um die Vorherrschaft zur See mit den Niederländern, deren Verlust letztere auch mit dem Verzicht auf ihre Fischereiprivilegien bezahlen mußten. Allerdings setzten die Engländer erst 1720 in Hamburg durch, daß ihre Heringe dort mit den niederländischen gleich

Digitized by Google

behandelt würden! Dann schritt aber der Verfall in Holland schnell vorwärts, um erst in neuerer Zeit wieder einem recht bedeutenden Aufschwung Platz zu machen. In ihrer Blütezeit zu Anfang des 17. Jahrhunderts sandte die holländische Heringsfischerei wohl 1000 Schiffe auf den Fang, die das Nationalvermögen jährlich um 20 Millionen Gulden bereicherten. Dazu trat die Sardellenfischerei, die noch heute an der Amsterdamer Börse einen wohlorganisierten Terminhandel alimentiert, und die schon gestreifte Fischerei auf Kabliau und Schellfische mit Angeln, deren Fahrzeuge aber, im Gegensatz zu den deutschen Verhältnissen, im Sommer auch zum Heringsfang, dem großen, in zahlreichen Liedern gepriesenen Nationalgewerbe, herangezogen werden.

Sowohl die holländische als auch die englische und skandinavische Heringsfischerei verdanken ihre Blüte nun aber weniger dem Absatz ihrer Fänge in der Heimat, als vielmehr in jenem Lande, dessen eigene Fischerei sonderbarerweise noch niemals in seiner Geschichte dem eigenen Bedarf hat genügen können — in Deutschland. Nachdem die Schonenfischerei verfallen war und die übrige Ostseefischerei dem Bedarf nicht genügte, hat man zwar in Emden, an der Elbe und auch an der Weser öfters versucht, Heringsfischereien nach holländischem Muster zu gründen, aber ohne rechten Erfolg, weil die politische Zerrissenheit weder ein zuverlässiges Absatzgebiet, noch ausreichenden Schutz der Fangfahrzeuge gewährleistete. Erst unter Friedrich dem Großen, der durch wohlüberlegte handelspolitische Maßnahmen die Emdener Fischerei zu fördern suchte, konnte diese sich günstiger entwickeln, um später, zur Zeit der Napoleonischen Kriege und nach dem Frieden, als Emden an Hannover kam, rasch wieder zu verkümmern. Seit 1872 hat Emden wieder eine leistungsfähige Heringsfischereigesellschaft, die aber erst seit den neunziger Jahren recht zu gedeihen vermag. Von da an datiert überhaupt, infolge von Beihilfen seitens des Reiches, ein sehr erfreulicher Aufschwung der deutschen Heringsfischerei, wie er bislang noch nicht in der Geschichte zu verzeichnen war. Einige Zahlen mögen das beweisen:

1876	bestand	1	Gesellschaft	mit 11	Loggern	und 3 170	Tonnen Fang *)
1886	=	1	=	= 15	=	= 11 220	= =
1896	bestanden	6	Gesellschaften	= 74	=	= 78 768	Kantjes.*)
1906	=	11	=	= 214	Fahrzeugen	= 335 396	=
1909	=	13	=	= 268	=	= 440 000	=

Zum Teil sind diese Gesellschaften keine Neugründungen, sondern von Holland nach Deutschland verlegte Betriebe, die aber unter deutscher Flagge und mit überwiegend deutscher Mannschaft fahren, zum Teil sind sie Gründungen des deutschen Großkapitals.

Da nun die Heringsfischer nur im Sommer an Bord sind, während die Logger im Winter auflegen, sind die Leute häufig veranlaßt, im Winter anderweitigen Erwerb zu suchen. Das führt dazu, daß die Logger größtenteils nicht mit eigentlichen Seeleuten, sondern mit Binnenländern bemannt werden müssen, die von den guten Heuern aus Gegenden mit schlechten Erwerbsverhältnissen, wie z. B. Bückeburg, angelockt werden. Hierin liegt nun, neben ihrer Bedeutung für die Volkswirtschaft, einer der größten Vorteile der Heringsfischerei, denn indem zahlreiche Ziegelarbeiter, Zigarrenmacher und sonstige Landratten an Bord der Logger, die zur Zeit etwa 4000 Mann benötigen,

*) 100 „Kantjes" (d. h. auf See gepackte Fässer) sind gleich 85 „Tonnen" (an Land umgepackte Fässer).

Digitized by Google

den keineswegs leichten Dienst der Heringsfischer verrichten, werden sie zu Seeleuten ausgebildet, die nicht nur als Marinerekruten gut verwendbar sind, sondern auch brauchbares Material für die Handelsschiffe und Fischdampfer liefern. Erwähnung verdienen an dieser Stelle die interessanten Versuche, die man mit der Heranbildung von Fürsorgezöglingen zu Heringsfischern und Seeleuten zur Zeit in Emden macht, wo zwei Schulschiffe für diesen Zweck eingerichtet worden sind. Nach einem Bericht des Direktors Dr. Kool von der Heringsfischerei „Neptun" im Heft 6/7 der „Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-Vereins", sind die Erfolge sehr zufriedenstellend.

Benachteiligt ist die deutsche Heringsfischerei gegenüber der holländischen und namentlich der britischen durch ihre größere Entfernung von den Fangplätzen (wenn auch nicht so fühlbar wie die Frischfischerei), so daß die deutschen Logger verhältnismäßig mehr Zeit und damit Zinsen, Kohlen und Mannschaftslöhne opfern müssen, als jene. Dazu kommt, daß die deutsche Fischerei durch die Sozialpolitik stärker belastet ist, als die fremde. Als Vorteil steht dem das große Absatzgebiet im weiten, dicht bevölkerten Deutschen Reich gegenüber, das durch einen Schutzzoll in Höhe von 3 Mark pro Tonne gesichert ist. Die Fischereien halten indessen diesen Satz für zu niedrig. Tatsächlich sind ihre Dividenden sehr schwankend, meist aber nicht schlecht.

Im allgemeinen kann man der deutschen Heringsfischerei wohl auch weiter eine glänzende Zukunft prophezeien, denn noch immer importiert das Reich gewaltige Quantitäten von Salzheringen, während von einer Ausfuhr bislang keine Rede ist, obschon diese ebensogut von deutschen wie von holländischen oder sonstigen Plätzen aus bewirkt werden könnte.

C. Der Eismeerfang.

Wir hatten schon Anlaß zu erwähnen, daß der Eismeerfang, also die Jagd auf Wale und Robben, seinen großen Aufschwung nahm im Anschluß an die ersten Polarfahrten zur Aufsuchung der nordöstlichen Durchfahrt. Vorher war den Walen im Atlantischen Ozean eigentlich nur seitens der Basken oder Biskayer nachgestellt worden. Im Jahre 1608 griffen zuerst die Engländer ein, denen 1611 die Holländer mit Errichtung der Groenlandschen Maatschappij folgten. Hoorn, Amsterdam, Schiedam, Enkhuizen, Middelburg wurden späterhin — gegen Ende des Jahrhunderts — die Hauptplätze, von denen aus man den Walfang betrieb. Vorher kostete es aber harte Kämpfe mit den Engländern, die öfters, zuerst im Jahre 1612, holländische Walfangschiffe kaperten oder plünderten.

Mit der Zeit aber beteiligten sich alle seefahrenden Nationen am Walfang. Bei der reichen Ergiebigkeit der Fänge wählten sie eine Betriebsform, wonach der Speck der erbeuteten Wale auf Spitzbergen an Land ausgesotten wurde, um Platz an Bord zu sparen, indem man so nur den Tran in Fässern mitzunehmen brauchte. Dadurch entstanden aber häufig Streitigkeiten der Fischer über die besten Plätze an Land, und es wurde notwendig, daß man sich, um den oft blutigen Schlägereien zwischen den Matrosen ein Ende zu machen, durch internationale Verträge über die Abgrenzung der Arbeitsplätze der einzelnen Nationen einigte. So erhielt jede Nation eine feste Station auf Spitzbergen. Auf dem ihnen zugewiesenen Areal gründeten die Holländer die Niederlassung Smeerenburg, deren Überreste noch heute sichtbar sind. Als später

Digitized by Google

die Fänge kleiner wurden und die Schiffe genügend Platz an Bord behielten, nahm man den Speck selbst mit nach Hause. Die Niederlassungen auf Spitzbergen wurden dadurch überflüssig und verfielen.

Hauptfanggebiet war zuerst das Küstengewässer im Westen Spitzbergens, später befischte man alle Meeresteile zwischen Nowaja Semlja und Davis Street.

Über den Andrang, der bisweilen auf Spitzbergen herrschte, und die Menge Wale, die dort erbeutet wurden, berichtet der niederländische Kapitän Zorgdrager, daß er im Jahre 1697 dort folgende Schiffe getroffen habe:

121	Holländer	mit einer	Beute	von	1252 Walen,
55	Hamburger	=	=	=	575 =
15	Bremer	=	=	=	119 =
2	Emdener	=	=	=	2 =

Außerdem waren aber noch Dänen, Spanier, Franzosen und namentlich Engländer da, die Zorgdrager nicht erwähnt.

Die üblichen Fangschiffe waren für die damalige Zeit recht groß: 118 Fuß lang, 30 Fuß breit, bei 12½ Fuß Raumtiefe und etwa 50 Mann Besatzung. In ihrer Größe glichen sie also etwa einem heutigen Hochseefischdampfer, nur waren sie breiter und niedriger. Seitdem die Wale von Spitzbergen verschwunden waren und man sich genötigt sah, tiefer und tiefer in das Eis einzudringen, war man auch gezwungen, besonders starke Schiffe, mit einer sogenannten Eishaut versehen, zu konstruieren. So hat der Schiffsbau durch die Eismeerfahrten eine starke Anregung empfangen, während anderseits die geographische Wissenschaft hinsichtlich der Kenntnis der Polarmeere durch sie erheblich gefördert worden ist. Was der Walfang für die Erziehung der germanischen Völker, vor allem der Engländer, Holländer und der Deutschen für die große Seefahrt geleistet hat, die vorher doch zum größten Teil in den Händen romanischer Völker gelegen hatte, das ist sehr viel unterschätzt worden. Jedenfalls ist die Eismeerfahrt in weit höherem Maße als andere Zweige der Fischerei die hohe Schule der modernen deutschen Handelsschiffahrt gewesen. Noch heute ragt in manchem weltentlegenen Dorf der Gegend zwischen Elbe und Weser, an stillen, kleinen Gehöften eine mächtige Toreinfahrt auf, gebildet aus den Kiefern eines Wales, die daran mahnt, daß hier vor Zeiten ein sogenannter Kommandeur gewohnt hat, der im Sommer das Eismeer durchkreuzte, während er im Herbst und Winter daheim auf seinem bäuerlichen Hofe von den Strapazen ausruhte.

Zu Beginn der Eismeerfahrten war es nicht leicht, die erforderlichen Mannschaften zu finden, namentlich waren geübte Harpunierer schwer zu haben. Die Holländer nahmen als solche daher zuerst Biskayer an, die an die Waljagd schon gewöhnt waren. An der deutschen Küste waren es besonders die Nordfriesen, die das ritterliche Handwerk des Harpunenschleuderns aus dem Grunde erlernten. Sie widmeten sich der Waljagd, die diesem kernigen Volksstamm recht behagen mochte, aber mit um so größerem Eifer, als im Jahre 1634 eine Sturmflut große Strecken landwirtschaftlich benutzten Landes auf Sylt und Föhr fortgerissen und dadurch einen Notstand hervorgerufen haben soll.

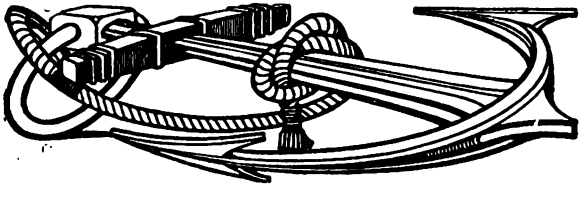
Von den nordfriesischen Inseln gingen bald nicht weniger als 4000 bis 5000 Mann auf die Eismeerfahrt. ⅓ der hamburgischen Walfischflotte stand unter dem

Digitized by Google

Kommando von Sylter, 1/3 sogar der niederländischen Walfischflotte unter dem von Föhrer Kapitänen oder Kommandeuren. Der letztgenannte Titel war besonders dann üblich, wenn die nautische und jagdliche Leitung in verschiedenen Händen lagen, was in der ersten Zeit vielfach der Fall war, solange die Kapitäne den Fang nicht kannten. Daneben fuhren viel Nordfriesen unter dänischer, bremischer und namentlich auch britischer Flagge. Unter letzterer brachten sie es zu solchem Ansehen, daß die 1725 ausgerüsteten Schiffe der Südsee-Kompagnie, die Pottwale jagen sollten, ausschließlich mit Föhrern bemannt wurden. An anderer Stelle wurde schon erwähnt, wie sich aus dieser regen Anteilnahme der wackeren Nordfriesen an der Waljagd eine ebenso rühmliche Beteiligung an der aufstrebenden deutschen Seefahrt entwickelte. Um so bedauerlicher aber muß es uns erscheinen, daß nach dem Verfall der nordischen Eismeerjagd und nach einer kurzen, aber recht lebhaften Blüte der Südseefahrt, deren Zentrum die Stadt Honolulu wurde, die Beteiligung der Deutschen an der Waljagd ganz aufgehört hat.

Wenn wir nun zum Schluß die Frage aufwerfen, ob der deutschen Seefischerei nach den geschilderten Verhältnissen eine große Zukunft prophezeit werden kann, so ist dies, wie ausgeführt, unbedingt zu bejahen für die Heringsfischerei, die noch weit größere Flotten als heute zu beschäftigen vermöchte. Hinsichtlich des Frischfischfanges liegt die Sache schwieriger. Ohne stärkere Reichsunterstützung in irgendeiner wirksamen Form wird kaum die bis heute mühsam eroberte Position gehalten werden können, zumal da das deutsche Volk die Seefischerei noch immer nicht genügend durch fleißiges Verzehren der gesunden und schmackhaften Seefische unterstützt. Schuld daran ist aber neben anderen Umständen auch die zu starke Verteuerung der Fische durch den Zwischenhandel, der aber nur durch gründliche Änderungen in dessen Organisation abzuhelfen wäre.

Was schließlich die Eismeerjagd anbetrifft, so sei zum Schluß der Wunsch wiederholt, daß auch deutscher Unternehmungsgeist sich auf den neuen Fanggründen im äußersten Süden betätigen möge.



Digitized by Google

Die Südsee-Reise des Kreuzergeschwaders, Sommer 1910.

Unter Benutzung amtlicher Berichte.

Am 20. Juni verließ der Chef des Kreuzergeschwaders mit S. M. Schiffen „Scharnhorst" und „Nürnberg" Tsingtau zu der etwa drei Monate in Anspruch nehmenden Rundreise in der Südsee. Die Wahrnehmung der laufenden Geschäfte auf der ostasiatischen Station wurde während der Abwesenheit des Geschwaderchefs dem Kommandanten S. M. S. „Leipzig", dem ältesten Seeoffizier auf der Station, übertragen.

Die Kohlenzufuhr für die an der Südsee-Reise beteiligten Schiffe war derartig vorgesehen, daß außer dem Geschwader-Begleitdampfer „Titania" ein gecharterter Dampfer Kohlen aus Schanghai nach Ponape nachführte, während die weitere Kohlenversorgung durch australische Dampfer und Kohle von Sydney aus geregelt wurde. Einer dieser Kohlendampfer wurde zunächst nach Tahiti geleitet, um dort die von Südamerika erwartete „Emden" mit ausreichenden Kohlenvorräten zu versehen.

Der Geschwader-Begleitdampfer „Titania", der mit einer kleinen FT-Station ausgerüstet ist, diente, indem er zeitweise nach einer Kabelstation vorausgesendet wurde, nebenbei als Nachrichtenschiff. Die bei den mangelhaften Postverbindungen in der Südsee sonst ungünstige Nachrichtenverbindung wurde hierdurch erheblich gebessert.

Saipan. Am Morgen des 27. Juni traf „Scharnhorst" allein vor Saipan ein, nachdem am 25. Juni abends „Nürnberg" nach Guam detachiert war.

Das Anlaufen von Saipan sollte zunächst den dorthin deportierten Samoaner-Häuptlingen gelten, um ihnen durch das große Flaggschiff, an dessen Dasein sie ja noch im vorigen Jahre gezweifelt hatten, die Macht Deutschlands zur See vor Augen zu führen. Die Samoaner, deren Dorf eine gute Stunde vom Regierungssitze entfernt liegt, waren zur Landungsstelle bestellt worden. Der Geschwaderchef ergriff die Gelegenheit, die Häuptlinge mit ihrem ganzen Anhang an Bord zu nehmen, ihnen das Schiff zu zeigen und sie einen Einblick in die Mächtigkeit der Schiffsverhältnisse gewinnen zu lassen. Augenscheinlich wurde der beabsichtigte Eindruck hervorgerufen. In dem von einem samoanischen Dolmetscher vermittelten Gespräche versicherten sie ihre Loyalität. Die Frage, ob es ihnen in Saipan gefiele, bejahten sie, bekundeten aber ohne Hehl ihre Liebe zur Heimat und ihre tiefe Sehnsucht, dahin zurückzukehren. Die Hoffnung, ihrer geliebten Heimat bald wieder zugeführt zu werden, hat seine Begründung wahrscheinlich in den Mitteilungen ihrer Angehörigen und Freunde auf Samoa, mit denen sie regen Briefwechsel unterhalten. Den deportierten Häuptlingen wurde bedeutet, daß die Kaiserliche Regierung zur Zeit noch nicht daran denken könne, ihre Begnadigung bei Seiner Majestät dem Kaiser in Vorschlag zu bringen. Der Geschwaderchef erklärte sich aber bereit, ihre Grüße und auch Briefe nach Samoa an ihre Angehörigen zu übermitteln.

Die Samoaner geben sich auch in Saipan dem Nichtstun hin, soweit sie nicht durch das Beschaffen ihres Lebensunterhaltes und durch eine Arbeitssteuer zur Arbeit

Digitized by Google

gezwungen werden. Sie stehen bei der regen und arbeitsamen eingeborenen Bevölkerung, bei den Chamorros sowohl wie bei den Karolinern, in schlechtem Ansehen.

Am Nachmittag führte eine Abordnung der Saipan-Leute in schönem Schmuck ihre rhythmischen Tänze und melodischen Gesänge vor. Auch die Samoaner ließen es sich nicht nehmen, ihre Nationaltänze zu zeigen.

Die Kolonie und ihre Bevölkerung macht einen sehr guten Eindruck. Die Kulturarbeit hat hier sichtbare, in die Augen springende Erfolge zu verzeichnen. Die von einem europäischen und mehreren eingeborenen Lehrern geleitete Schule, deren Anfänge auf die persönliche Initiative und Arbeit des Regierungsrates Fritz zurückzuführen sind, hat schon jetzt der deutschen Sprache guten Einfluß verschafft. Es ist eine Freude, die Kinder deutsche National- und Volkslieder singen zu hören.

Inwieweit die wirtschaftliche Entwicklung durch einen ertragreichen Plantagenbau in großem Maßstabe auf der Insel tatsächlich möglich sein wird, wie man es hofft, muß die Zukunft lehren. Auf jeden Fall erfüllt die Insel mit ihrer arbeitsamen und intelligenten Bevölkerung durch die Möglichkeit einer ausreichenden Arbeitergewinnung eine der Vorbedingungen für gedeihliche Entwicklung.

Guam. „Nürnberg" lief am 27. Juni in Guam ein und traf dort mit dem Geschwader-Begleitdampfer „Titania" zusammen. Das Schiff fand einen sehr freundlichen Empfang durch die amerikanischen Behörden und durch die Bewohner. Allgemein wurde die Kürze des Aufenthaltes der „Nürnberg" bedauert.

Truk-Atoll. Nachdem „Nürnberg", von Guam kommend, wieder zum Flaggschiff gestoßen war, steuerten beide Kreuzer das Truk-Atoll an, das mit einem geringen Umweg zu erreichen war. Regierungsrat Dr. Fritz hatte es als wünschenswert bezeichnet, den dortigen Eingeborenen einmal größere Schiffe vor Augen zu führen. Zwar seien nach der kürzlich durchgeführten Entwaffnung Unruhen kaum mehr zu befürchten, doch könne die letzthin eingeführte Arbeitssteuer Erregungen hervorgerufen haben, die mit dem Erscheinen der deutschen Schiffe von vornherein zu bannen seien.

Da das tiefgehende Flaggschiff nicht unnötig den Gefahren eines schlecht vermessenen Korallenatolls ausgesetzt werden sollte, schiffte sich der Geschwaderchef am 30. Juni an Bord der „Nürnberg" ein, um mit dieser, durch die Nordosteinfahrt des Atolls einlaufend, für einige Stunden bei der Eten-Insel zu ankern, während „Scharnhorst" dicht vor der Einfahrt unter Dampf zurückblieb, aber auch dort von der Ostseite der Inseln her gut gesehen werden konnte.

Das unerwartete Eintreffen der beiden Schiffe erregte bei den wenigen Weißen sichtbare Freude. Nach ihren Angaben sind die Verhältnisse auf den Inseln durchaus friedlich, die Kopraausbeute ist zufriedenstellend, der Vertreter der Jaluit-Gesellschaft bezeichnete die Geschäfte als gut. Das scheue, etwas stumpfsinnige Wesen der Eingeborenen sticht gegen den günstigen Eindruck, den die Bewohner von Saipan hervorrufen, entschieden ab. Die Inseln sind nur in ganz geringem Umfange durch Wege erschlossen. Wenn es zutrifft, daß sich die wirtschaftliche Ausnutzung der Truk-Inseln, die überall als die wertvollsten und am meisten bevölkerten Inseln der östlichen Karolinen bezeichnet werden, in großem Maßstabe verlohnt, dann wird der Anlage eines brauchbaren Wegenetzes sehr bald näher getreten werden müssen.

Digitized by Google

Ponape-Hafen. Am 2. Juli liefen „Scharnhorst" und „Nürnberg" in Ponape-Hafen, den Sitz der Regierungsstation, ein. Der Geschwader-Begleitdampfer „Titania" lag bereits im Hafen, da er den Umweg über das Truk-Atoll nicht mitgemacht hatte. Der von Schanghai kommende gecharterte Kohlendampfer „Germania" der Reederei M. Jebsen, Apenrade, traf gleichzeitig ein. Die Hafeneinfahrt und die zahlreichen Untiefen in dem Hafen sind recht gut bezeichnet, so daß es keine Schwierigkeiten bot, die Schiffe in dem wenig geräumigen Becken zwischen den Korallenriffen zu Anker und an die Boje zu bringen. Der schlechte Ankergrund jedoch und der geringe Platz, die einem großen Schiff beim Schwoien und bei etwaigem Treiben zur Verfügung stehen, machen den Hafen für große Schiffe unsicher.

„Scharnhorst" trieb dann auch während der stürmischen ersten Nacht bei einer Regenbö ein kurzes Stück vor seinem Anker und legte sich mit dem Ruder leicht gegen eine Korallenwand. Beschädigungen sind dadurch aber nicht entstanden.

Das planmäßige Eintreffen der deutschen Schiffe war für den Bezirksamtmann der Karolinen, Regierungsrat Böder, besonders wertvoll, da er es nötig gehabt hatte, den Eingeborenen mit der Ankunft großer deutscher Kreuzer zu drohen. Im Frühjahr dieses Jahres hatten die Eingeborenen, während der Bezirksamtmann mit dem Regierungsschoner „Delphin" und dem größten Teil der aus Melanesiern bestehenden Polizeitruppe zu einer vierwöchigen Rundfahrt im Schutzgebiete von Ponape abwesend war, angeblich mit einer Ermordung der Weißen gedroht. Wenn nun auch dieses Gerücht sich sehr bald als stark übertrieben erwies, so mußte ihm doch Beachtung geschenkt werden, weil bei den beweglichen und heißblütigen Eingeborenen die Erinnerung an ihren erfolgreichen Überfall der spanischen Besatzung, dem alle Weißen einschließlich des Gouverneurs zum Opfer fielen, noch immer eine gewisse Rolle spielt. Der Stolz auf jene Waffentat darf noch keineswegs als gebrochen gelten. Auch die neu eingeführte Kopfsteuer hatte die Gemüter etwas erregt, und die innerpolitischen Reibereien, die das Eingreifen des Kanonenbootes „Jaguar" im Winter 1908 nötig gemacht hatten, waren noch nicht gänzlich beseitigt.

Der Bezirksamtmann mußte sich damals darauf beschränken, die Leute vor unüberlegten Handlungen zu warnen und mit dem möglichen Erscheinen großer deutscher Kriegschiffe zu drohen, deren Kanonen sie an jedem beliebigen Punkt der Insel erreichen könnten. Nach den Angaben des Regierungsrates Böder hat das prompte Erscheinen S. M. Schiffe und die augenfällige Wirkung ihrer Größe auf die Eingeborenen einen tiefen Eindruck gemacht, der durch das Ausschiffen des ganzen Landungskorps S. M. S. „Scharnhorst" noch verstärkt wurde. Eine Beteiligung S. M. S. „Nürnberg" an dieser Demonstration verbot sich durch die unaufschiebbare Bekohlung dieses Schiffes.

Es darf bei den Ponapesen für die nächste Zeit die Überzeugung vorausgesetzt werden, daß der deutschen Regierung ausreichende Machtmittel zur Verfügung stehen, um sie zum Gehorsam zu zwingen, falls dies nötig werden sollte. Dennoch wird es gut sein, dem unbändigen Stolz der Eingeborenen weiter die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken. Diesen unberechenbaren Naturkindern fehlt jeglicher Maßstab der Dinge bei ihrem Handeln. Fragten sie doch allen Ernstes vor dem Eintreffen der Schiffe, deren Größe ihnen gebührend geschildert war, ob auf diesen alle deutschen

Digitized by Google

Männer seien, die es überhaupt gäbe. Ähnliche Fragen wie die, „ob Deutschland ebenso groß wie Ponape sei", sind nichts Seltenes.

Ein wichtiges Mittel für die Erschließung der Kolonie und die Beruhigung der Einwohner wird in der Eröffnung eines vollwertigen Wegenetzes zu erblicken sein, um jederzeit und schnell von einer Seite der Insel zur anderen gelangen zu können. Der von dem Kanonenboot „Jaguar" im vorigen Jahre trassierte und unter der Leitung des damaligen Kommandanten mit beträchtlichem Arbeitsaufwand geschlagene Buschweg von der Regierungsstation Ponape nach Kiti, an der Südküste, ist nicht mehr als Weg zu bezeichnen. Er gestattet höchstens ein Passieren Mann hinter Mann; die üppige Vegetation hat ihn überwuchert. Der von der Regierung geplante und bereits begonnene Wegeausbau, im besonderen die Anlage eines vollwertigen Weges von Ponape nach Kiti, erscheint daher eine dringende Notwendigkeit.

Mit Hilfe eines guten Wegenetzes wird auch die wirtschaftliche Erschließung der Insel möglich werden. Die Spuren des großen verwüstenden Taifuns von 1905 sind verwischt und seine Schäden überwunden, aber die Unmöglichkeit, die Eingeborenen der Insel zu regelmäßiger Arbeit anzuhalten, setzt allen Erschließungsbestrebungen größeren Maßstabes heute noch einen Damm entgegen. Der durch die frühere spanische Herrschaft nicht zur Arbeit erzogene Eingeborene findet auch ohne Arbeit reichliche Nahrung.

Ebenso wichtig wie das Arbeiterproblem erscheint jenes andere, durch ärztliche Kunst ein schnelleres Tempo der Bevölkerungszunahme zu schaffen, und erfreulicherweise hat es den Anschein, als ob die bisherigen Bemühungen nach dieser Richtung schon Früchte tragen.

Den Bemühungen der Kapuzinermission, die Kinder nach Art eines Kindergartens in Alumnaten zu regelmäßigem Schulbesuch und zu ernster Arbeit anzuhalten, kann die Anerkennung nicht versagt werden. Es wird hier auch mit Betonung nationaler Tendenzen gearbeitet. Die katholische Mission nahm sofort Gelegenheit, ihren Zöglingen das Flaggschiff zu zeigen. Brüder und Schwestern ließen sich bei dieser Gelegenheit dem Geschwaderchef vorstellen.

Die infolge des schlechten Gewissens anfängliche gedrückte Stimmung der Ponapesen wich bald ihrer urwüchsigen Freundlichkeit und ihrer Freude an Fest und Tanz. Am Tanz waren 54 festlich geschmückte Männer beteiligt, die mit großer Exaktheit und besonderem Eifer ihre rhythmischen Tänze vorführten, die sie durch die schwermütigen Weisen alter, überlieferter Heldenlieder begleiteten, deren Worte sie selbst nicht mehr verstehen. Eine mit großem Zeremoniell bereitete Kawa, die in Kokosnußschalen herumgereicht wurde, bildete den Abschluß dieser Feier, die den besten Eindruck von diesem Völkchen hinterlassen hat, das neben den Samoanern wohl eines der interessantesten der Südsee zu nennen ist.

Am Abend des 6. Juli war das Kohlennehmen der Schiffe beendet, die am Morgen des 7. Juli Ponape verließen.

Vor dem Verlassen von Ponape wurde noch die Metalanim-Bucht angelaufen, um dem Offizierkorps Gelegenheit zur Besichtigung der alten und ethnologisch interessanten Basaltbauten zu geben, über deren Entstehung und Alter die wissenschaftliche Forschung noch heute keinen Aufschluß zu geben vermag. Durch diesen

Digitized by Google

Abstecher wurden auch den Plätzen der Südküste von Ponape gleichzeitig die Machtmittel des Reichs, wenn auch nur für kurze Zeit, vor Augen geführt.

Kusaie. Das Anlaufen von Kusaie war in der Hauptsache vorgesehen worden, um Schlachtvieh an Bord zu nehmen. Die Gelegenheit wurde auch hier wieder benutzt, um die mächtigen Basaltbauten zu besichtigen, die eine große Übereinstimmung mit denen von Metalanim aufweisen.

Die Lage auf Kusaie war durchaus geregelt und ruhig. Die geringe Bevölkerung von einigen hundert Seelen steht unter dem Einfluß der protestantischen Boston-Mission. Die Europäertracht hat hier völlig die malerische ursprüngliche Tracht der Eingeborenen mit ihrem geschmackvollen Kopf- und Halsschmuck verdrängt und die Leute an mancherlei Bedürfnisse gewöhnt, die in diesem Klima der Gesundheit nicht gerade förderlich sind.

Nauru. Am 11. Juli wurde mit beiden Schiffen auch die auf dem Wege nach Samoa liegende Phosphat-Insel Nauru für einige Stunden angelaufen, um die großen Anlagen der Pacific-Phosphat-Gesellschaft in Augenschein zu nehmen. Die Voranschläge des gewinnbringenden Ertrages sollen gegen das Vorjahr noch erheblich überschritten sein, so daß mit einem sehr beträchtlichen Gewinn gerechnet werden kann.

Am Nachmittag des 16. Juli liefen „Scharnhorst" und „Nürnberg" in den Hafen von Apia ein, wo „Condor" und „Cormoran" bereits zu Anker lagen.

Aufenthalt in Samoa. „Emden" traf am 22. Juli dort ein.

Der beschränkte Raum des Hafens von Apia reichte gerade aus, um das Geschwader aufzunehmen. Bei den während dieser Jahreszeit herrschenden günstigen Wetterverhältnissen hatte das Zuankerbringen und -liegen der Schiffe keine Schwierigkeiten. Für das auf den Außenhafen angewiesene Flaggschiff war jedoch das zweimalige Kohlennehmen aus Dampfern bei der stets dort herrschenden mäßigen Dünung immerhin schon mit einigen Unannehmlichkeiten verknüpft. Der mit Kriegschiffen angefüllte Hafen bot dem Beschauer von Land aus ein stattliches Bild, das wohl geeignet war, auf die Eingeborenen zu wirken.

Die Schiffe, im besonderen die großen und modernen Kreuzer des Kreuzergeschwaders waren von der Kolonie mit besonderem Interesse erwartet worden. Im Laufe des Aufenthalts vor Samoa wurde bei den verschiedensten Gelegenheiten betont, daß man die friedliche Beilegung der Unruhen des letzten Jahres in erster Linie dem Erscheinen der Schiffe des Kreuzergeschwaders zuschreibe, die gerade noch rechtzeitig genug eingetroffen waren, um schweres Unheil für das Land zu verhüten.

In dieser Erinnerung mußte das Erscheinen eines großen mit friedlicher Mission betrauten Geschwaders überall hohe Freude hervorrufen. Gleich für den zweiten Tag, einen Sonntag, wurden die Schiffe zur Besichtigung durch die Kolonie freigegeben und Boote gestellt, von denen reichlich Gebrauch gemacht wurde. Am Tage darauf fand an Bord des Flaggschiffes ein großer Ball statt, für die gesamten An-

Digitized by Google

siedler, zu dem Einladungen durch öffentlichen Anschlag ergangen waren. Das Fest war außerordentlich zahlreich besucht.

Die Zeit vom 28. Juli bis 4. August wurde von vornherein für eine Rundfahrt des Geschwaders um die Inseln Upolu und Sawaii vorbehalten. Die Tage vorher und die Zeit bis zur Abfahrt am 10. August, über die dienstlich wegen der Kohlenübernahme aus Dampfern, wegen Besichtigungen, Landungsmanöver usw. disponiert war, wurden reichlich ausgefüllt mit festlichen Veranstaltungen für Offiziere und Mannschaften.

Es ist charakteristisch für samoanische Sitte und Auffassung, offizielle Empfänge in die Form festlicher Veranstaltungen mit Gelage und Tanz zu kleiden. So wurde auch die Reihe der samoanischen Festlichkeiten mit einem großen Talolo eröffnet, dem samoanischen Wort für „Darbringung von Gastgeschenken". Dem Talolo geht stets eine Begrüßungskawa voran, an der die Gäste und die vornehmsten Häuptlinge beteiligt sind und bei der kurze — aber immerhin noch recht ausführliche — Begrüßungsreden gehalten werden. Das große Talolo von Upolu fand auf der der Hauptstadt Apia benachbarten Halbinsel Mulinu statt. Mataafa war an diesem Tage zu schwach, um selbst beim Talolo zu erscheinen. Es kamen aber die einzelnen Dorfschaften in feierlichem Aufzuge, in festlicher Lendenbekleidung, mit Blumenketten um den Hals und Blüten im Haar. Vor der Dorfschaft gehen und tanzen die Häuptlinge und Dorfjungfrauen (Taupou), die noch immer eine große Rolle spielen, mit ihrem altsamoanischen Kopfschmuck und Waffen einher. In der Ansprache des „Sprechers" kam in erster Linie der Dank dafür zum Ausdruck, daß Seine Majestät der Kaiser die Gnade gehabt hätte, so viele Schiffe nach Samoa zu senden. Dr. Solf bezeichnete dann den Geschwaderchef als den direkten Abgesandten Seiner Majestät, der den Auftrag habe, nach dem gewonnenen Augenschein über das Verhalten der Samoaner und über den im Lande getroffenen Zustand zu berichten. Es sei Sache der Samoaner, sich so zu verhalten, daß die deutschen Schiffe stets in friedlicher Sendung zu ihnen kommen könnten, als Hort und Zeichen des Friedens.

Den Schluß dieses überaus eindrucksvollen Festes bildeten die üblichen Siwatänze der jungen Männer, Frauen und Mädchen, deren Reigen und Einzeltänze die Dorfschaft durch Singen, Händeklatschen und Trommeln begleitet. Es sollte auch weiterhin alles getan werden, um diese Sitten und Tanzgebräuche der Samoaner, als eines der interessantesten Naturvölker, erhalten zu helfen.

Wichtiger und bedeutsamer in Absicht und Wirkung war das große Fono, das der Gouverneur am 20. Juli in der großen Halle seines Hauses in Vailima abhielt und an dem der Geschwaderchef mit seinem Stabe, den Kommandanten und Abordnungen der Offizierkorps in offizieller Form teilnahmen. Zu diesem Fono erschien auch Mataafa trotz seines leidenden Zustandes; ihm wurde als dem einzigen Samoaner der Ehrenplatz an der Seite des Geschwaderchefs eingeräumt, während die samoanischen Häuptlinge und Sprecher sich an den Wänden der laub- und blumengeschmückten Halle lagerten.

Gleich eingangs seiner Rede berührte der Gouverneur auch kurz die heikelste Frage des Tages, das Schicksal der nach Saipan Verbannten.

Digitized by Google

Die nun folgenden Reden der Häuptlinge und Sprecher waren klassische Beispiele für samoanische politische Einsicht, Klugheit, Bibelfestigkeit und für eine hohe rhetorische Begabung. Sie muteten geradezu homerisch an.

Bei einem samoanischen Essen, das Mataafa gab, überreichte er dem Geschwaderchef eine Matte, mit der Bitte, sie Seine Majestät dem Kaiser zu übergeben. Diese Matte heißt: „O le Faavae o le Anapapa", auf deutsch: „die Flurmatte der Felsenhöhle", und soll etwa 100 Jahre alt sein. Seine Majestät der Kaiser hat ihre Überweisung an das Museum für Völkerkunde in Berlin befohlen.

Bei der Rundfahrt um die Inseln Upolu und Sawaii, an die sich „Emden" wegen notwendiger Maschinenarbeiten erst vom Nachmittag des 31. Juli an anschließen konnte, befand sich der Gouverneur an Bord des Flaggschiffes.

Überall lagen beim Eintreffen des Geschwaders die langen, gigähnlichen, blumengeschmückten Boote der Samoaner, mit bis zu 34 Riemen, bereit, um die Gäste unter Gesang an Land zu holen. Hier fand zunächst der Empfang durch die Häuptlinge und Sprecher, dann die Begrüßungskawa im Fonohaus und schließlich das Talolo in einer Form statt, wie sie bereits oben geschildert ist.

Am eindrucksvollsten gestalteten sich die Reden in Safatulafai, der Heimat Lauakis und dem Herd der vorjährigen Aufstandsbewegung. Aus ihren offenbaren Anstrengungen, das Talolo besonders schön und reich zu gestalten, war die Absicht zu erkennen, ihr Vergehen wieder gut zu machen. So versprachen es auch die Sprecher in ihren Reden. Im übrigen hat die Rundfahrt einen fast durchgängigen Wohlstand in Upolu und Sawaii bestätigt. Das große Flaggschiff machte überall den gewünschten Eindruck. Seine vier Schornsteine waren den Samoanern ausschlaggebend für dessen Stärke und Macht. Die Kommandanten von „Emden" und „Nürnberg" hießen „die mit den drei Schornsteinen", „Condor" und „Cormoran" wurden schlankweg „unsere samoanischen Schiffe" genannt.

Suva. Der bisher als Nachrichtenschiff verwandte Geschwaderbegleitdampfer „Titania" mußte nach Abgabe des größten Teils seiner Kohlenvorräte zunächst nach Sydney entsandt werden, um diese wieder aufzufüllen.

Die englische Kolonie nahm das Kreuzergeschwader mit sichtlicher Freude auf und war bemüht, uns den kurzen Aufenthalt so angenehm wie möglich zu machen.

Gaua. Auf dem Wege nach Neu-Guinea wurde am 19. August die unter gemeinsamem französischen und englischen Protektorat stehende Insel Gaua der Bank-Gruppe, nördlich der Neuen Hebriden, so nahe passiert, daß der Geschwaderchef sich zu einem Anlaufen für einige Stunden entschloß. Der ethnographisch interessante Übergang vom polynesischen zum melanesischen Inselgebiet trat hier aufs deutlichste in die Erscheinung.

Carola-Hafen. Von Gaua aus wurde „Nürnberg" nach Rabaul detachiert, um möglichst frühzeitig mit der Bekohlung aus einem dorthin beorderten und inzwischen aus Sydney eingetroffenen Kohlendampfer zu beginnen. „Emden" wurde darauf ebenfalls zur Bekohlung nach Rabaul detachiert, während „Scharnhorst", um an möglichst vielen Punkten die Flagge zu zeigen, Königin Carola-Hafen auf Bougainville (deutsche Salomons-Inseln) anlief.

Digitized by Google

Auch in Königin Carola-Hafen knüpfte sich sofort ein lebhafter Tauschhandel mit den Eingeborenen an, die in ihren schlanken Kanoes an die Schiffe herankamen. Die Buka-Leute, ein Volksstamm mit ausgesprochenem Papua-Einschlag, sind ein in Deutsch-Neu-Guinea sehr geschätztes Soldaten- und Arbeitermaterial. Die jungen Leute, die wohl fast alle schon einmal in unserer Schutztruppe gedient hatten, waren zutraulich im Gegensatz zu den älteren Leuten und zu den Frauen, die bei der Annäherung an die Dörfer große Scheu zeigten. Die Mitnahme von Waffen an Land war unnötig. Die Insel machte einen fruchtbaren Eindruck und zeigte stattliche Dörfer mit gutgehaltenen Hütten.

Rabaul (Simpsonhafen). „Emden" und „Nürnberg" hatten beim Eintreffen des Flaggschiffes im Hafen von Rabaul am 24. August ihre Kohlenübernahme nahezu beendet, so daß „Scharnhorst" noch am gleichen Tage mit der Übernahme von 1520 t Kohle beginnen konnte, die sich bei der starken Hitze über zwei Tage verteilen mußte.

Jedem, der die Kolonie in ihrer ersten Entwicklungsstufe gesehen hat, muß bei dem heutigen Bilde sofort der starke Fortschritt auffallen, der inzwischen gemacht worden ist. Gegenüber dem alten Matupi das stattliche Herbertshöhe mit seinen Regierungsgebäuden und Villen und nicht weit davon in der ausgezeichneten Blanche-Bucht das aufblühende Rabaul. Die Aufnahme durch die Kolonie, die auch eine ganze Anzahl junger Frauen enthält, war sehr herzlich.

Die interessantesten Eindrücke wurden durch einen Tagesausflug nach dem oberhalb Herbertshöhe gelegenen Erholungsheim Toma geboten, der mit einem Besuch von Herbertshöhe selbst endete.

Auf dem Festplatz vor dem Erholungshause strömten am Nachmittage etwa 4000 Eingeborene mit Frauen und Kindern aus etwa 70 Dörfern der näheren und weiteren Umgebung von Toma zusammen, um den Offizieren des Geschwaders in einem Massen-„Sing Sing" ihre Tänze vorzuführen. Die Eingeborenen des Bismarck-Archipels sind wohl der häßlichste Menschenschlag, den unsere Kolonie Neu-Guinea, vielleicht die Südsee überhaupt, aufzuweisen hat. Die fast tierischen Physiognomien, aus denen der noch lange nicht überwundene Kanibalismus zu sprechen scheint, der teilweise schlechte Ernährungszustand und die zahlreichen Hautkrankheiten wirken geradezu abstoßend. Und doch hatte diese Menge festlich geschmückter schwarzer und schwärzlich brauner Menschen etwas Imponierendes; es erregte großes Interesse, wenn sie in unzähligen Gruppen nebeneinander ihre gleichförmigen Reigen vorführten. Einmütig waren sie der Aufforderung des stellvertretenden Gouverneurs gefolgt, der sie zum Lohn für ihre Tänze mit Fleisch und Früchten speisen ließ. Ruhig und gesittet zogen sie sich nach dem „Sing Sing" wieder auseinander, um bald im Busch zu verschwinden.

Der inzwischen von Sydney eingetroffene Geschwaderbegleitdampfer „Titania" wurde dem Gouvernement für die Überführung eines kleinen Expeditionskorps von Polizeisoldaten, unter der Führung des Regierungsassessors Dr. Stübel und eines Polizeimeisters, nach den Admiralitäts-Inseln zur Verfügung gestellt, um dort die für nächstes Jahr ins Auge gefaßte Begründung einer Regierungsstation vorzubereiten und auch sonst nach dem Rechten zu sehen.

Am 29. August verließen die Schiffe „Scharnhorst" und „Nürnberg" den Hafen

Digitized by Google

von Rabaul, während „Emden" zurückblieb, um für „Planet", der in Friedrich-Wilhelmshafen mit Kesselhavarie so gut wie bewegungsunfähig lag, einige Güter nachzuführen.

Friedrich-Wilhelmshafen. Am 31. August ankerten „Scharnhorst" und „Nürnberg" in Friedrich-Wilhelmshafen. Noch am gleichen Tage lief auch „Emden" ein. Auch hier hatte die kleine Kolonie alles vorbereitet, um das Geschwader festlich zu empfangen.

Ein Vormittag war zum Besuch der großen Missionsstationen der „Gesellschaft vom göttlichen Wort" in dem benachbarten Alexishafen vorgesehen. Der stellvertretende Präfekt war mit dem kleinen, der Mission gehörigen Dampfer „Gabriel" nach Friedrich-Wilhelmshafen herübergekommen, um sich für die Überfahrt der Geschwadergäste zur Verfügung zu stellen.

Es ist erstaunlich, was die katholische Mission in fünfjähriger, zielbewußter Arbeit an diesem Platze geleistet hat. Der Dampfer legte an einer regelrecht gebauten Brücke an, und auf breitem Stege, der heute mit Flaggen und Laub festlich geschmückt war, gelangte man direkt in die bereits ausgedehnte Niederlassung. Ansehnliche, für das Tropenleben zugeschnittene Wohnhäuser reihen sich aneinander, dazwischen die verschiedenen Werkstätten. Eine eigene Dampfsäge mit zwei Gattern schneidet die Hölzer, die heute noch unmittelbar auf die Bauplätze der Mission gehen, die aber später der gesamten Kolonie zur Verfügung stehen werden. Auf den Bauplätzen sieht man unter der Führung kundiger Laienbrüder, die von einigen chinesischen Vorarbeitern unterstützt werden, die jungen eingeborenen Alumnatszöglinge die Holzbauten fügen oder in geräumigen Werkstätten Schmiede- und Eisenarbeiten ausführen, Zementsteine formen usw. Die Missionsgesellschaft hat offenbar gut vorgebildete Laienbrüder für die einzelnen Betriebe zu ihrer Verfügung. Aber auch die Patres stehen diesen nicht nach. So hatte einer von ihnen vor dem Kommandanten des „Planet" sein Schifferexamen für kleine Fahrt abgelegt, um die Ermächtigung zur Führung des Missionsdampfers „Gabriel" zu erhalten. Die für den Dampfer nötigen Kohlen bezahlt er aus dem Erlös der Paradiesvogeljagd. Ein als Zahnarzt vorgebildeter Laienbruder, der dem Eingeborenen-Krankenhause vorsteht, soll jetzt zur Durchführung weiterer medizinischer Studien nach Deutschland geschickt werden. Zwanzig Schwestern ergänzen durch Besorgung der Küche, der Wäsche- und Gartenarbeiten den großen, musterhaft geleiteten Haushalt und unterrichten mit einigen Brüdern zusammen die stark besetzte, für Knaben und Mädchen gemeinsame Schule. Es ist ein Zeichen für das folgerichtige Vorgehen, daß mit den eingeborenen Kindern durchweg nur deutsch gesprochen wird. Das sich sonst überall breit machende und schließlich doch auch der englischen Sprache in unseren Kolonien unerwünschten Vorspann leistende „Pidgin-Englisch" ist hier verpönt. Wie der Erfolg lehrt, wird dieser Behelf auch gar nicht gebraucht, wenn nur mit Ausdauer und Energie daran gearbeitet wird, den Eingeborenen deutsch beizubringen. Die verschiedenen Stämmen angehörigen Kinder können gar nicht anders, als sich untereinander nur der deutschen Sprache zu bedienen. Sehr geläufig erzählten die Kinder in der Schule das in der Heimatskunde Gelernte, besprachen die Grenzen von Deutschland, die sie auf der Landkarte genau zeigen konnten. Deutsche Volks- und Nationallieder wurden musikalisch gut zum Vortrag gebracht, und schließlich begrüßte ein Knabe in einem längeren, besonders verfaßten Gedicht die Gäste des Geschwaders.

Digitized by Google

Die ausgedehnten Plantagen der Mission, denen ein in Java ausgebildeter holländischer Laienbruder vorsteht, sind heute noch nicht ertragfähig. Aber schon in einigen Jahren wird mit dem Export begonnen werden können, der das Unternehmen nicht nur in Alexishafen von Zuschüssen unabhängig machen wird, sondern der einst namhafte Summen wird bereitstellen können, die für die Anlage weiterer Anstalten ausgenutzt werden sollen. Höchst wertvoll scheint auch die Lehre zu sein, die die Mission darin gibt, daß sie den Reisbau treibt, und das geschieht mit großem Erfolge.

Am Nachmittage des gleichen Tages ließ Bezirksamtmann Berghausen Eingeborenentänze vorführen; in ansehnlicher Anzahl waren die verschiedensten Stämme hierzu erschienen. Durchweg fiel der große Unterschied gegen die häßlichen Bewohner des Bismarck-Archipels auf. Kräftige und wohlgeformte Gestalten von meist brauner Farbe traten uns hier mit ihrem zum Teil kostbaren und geschmackvollen Tanzschmuck entgegen.

Die kurze Zeit des Aufenthalts in Deutsch-Neu-Guinea reicht bei weitem nicht aus, um ein abschließendes Urteil über die Kolonie gewinnen zu können.

Erfrischend aber wirkt der große Optimismus mit dem alle, Pflanzer, Händler, Missionare und Beamte, die Zukunft der Kolonie beurteilen, die, im Gegensatz zu Samoa, das nahezu an der Grenze seiner Entwicklungsmöglichkeit angelangt zu sein scheint, ein Land von fast unbegrenzten Möglichkeiten darstellt und vielleicht zu den wertvollsten Kolonien des Reiches zu rechnen ist. Alle Kolonisten haben ein unbedingtes Vertrauen auf die große Zukunft dieses so überaus fruchtbaren Landes und bedauern nur, daß es heute noch den Zustrom des befruchtenden Kapitals entbehren muß, der sich jetzt endlich in die afrikanischen Kolonien zu ergießen beginnt. Und in der Tat, es ist kein Grund einzusehen, warum nicht dieser Kolonie eine ähnliche Entwicklung bevorstehen sollte wie den holländischen Inseln Java und Sumatra, mit denen es doch die klimatischen und die Bodenverhältnisse gemeinsam hat. Vorbedingung dazu ist nur eins: die Lösung der Arbeiterfrage. Diese bietet zwar noch immer große, aber neuerdings nach allgemeiner Ansicht nicht für unüberwindlich gehaltene Schwierigkeiten. Während früher die Bewohner der ganzen Kolonie auf 200 000 bis 300 000 geschätzt wurden, deren Zahl sich schnell vermindern sollte, gehen die neuesten Schätzungen, die zum Teil auf den Beobachtungen ruhen, die „Cormoran" auf seiner Fahrt in dem Kaiserin Augusta-Fluß angestellt hat, auf mindestens 1 Million. Es kommt nun darauf an, dies große Reservoir für kulturelle Arbeit nutzbar zu machen. Das ganze Innere ist dem weißen Mann noch verschlossen. Erst da, wo von der Regierung Dorfschulzen eingesetzt sind, läßt sich auf Arbeiteranwerbungen rechnen. Die Verhältnisse für ein schnelleres Vorschieben der Regierungsstationen in das Innere liegen günstig, da durch die beiden großen schiffbaren Ströme, Kaiserin Augusta-Fluß und Ramu-Fluß, die Möglichkeit gegeben ist, zu Schiff in das Herz des Landes zu gelangen und von ihnen aus einen großen Teil des Gebiets zu beeinflussen. Ein dringendes Bedürfnis ist daher die Beschaffung mehrerer seetüchtiger, aber flachgehender kleiner Dampfer (etwa nach Art der größeren Kieler Hafendampfer), die es gestatten, den Regierungseinfluß zunächst an der Küste zu festigen und dann die Ströme hinauf ins Innere zu tragen. Ein zweites dringendes Bedürfnis ist die Erhaltung der dem Regierungseinfluß bereits zugänglichen Bevölkerung, in erster Linie im Bismarck-Archipel.

Digitized by Google

Die Eingeborenen verschiedener Inseln dieses Archipels scheinen im schnellen Aussterben begriffen zu sein, und es ist durchaus nötig, dem Einhalt zu tun und damit einen der kostbarsten Wertfaktoren der Kolonie zu erhalten. Die der Kolonie zur Verfügung stehenden Ärzte reichen bisher hierfür noch nicht aus; sie sind in dem Bezirk, in dem sie stationiert sind, vollauf beschäftigt.

Als dritter Faktor, der für das Aufblühen der Kolonie in Frage kommt, ist die volle Aufrechterhaltung der jetzt bestehenden Dampferverbindung mit der Heimat zu nennen.

Sind die vorstehenden drei Bedingungen erfüllt, so steht nach allgemeiner Ansicht der Kolonie eine baldige glänzende Zukunft bevor, und es wird, sobald sie dann vom Kapital befruchtet sein wird, ein ausgedehnter Plantagenbetrieb mit vorzüglichen Gewinnaussichten möglich sein. Die im Bismarck-Archipel ansässigen Pflanzer sollen es, obgleich der Boden dort durchweg nicht so gut zu sein scheint wie in Neu-Guinea, ausnahmslos zu erheblichem Wohlstand gebracht haben, obwohl die meisten von ihnen vor einer Reihe von Jahren mit fast nichts angefangen haben.

Die früher so oft berufene Fiebergefahr hat in den letzten Jahren mit fortschreitender Kultur des Landes und Sanierung der Wohnorte sehr an ihrem Schrecken verloren.

In Friedrich-Wilhelmshafen erhielt „Nürnberg" Befehl, das Vermessungsschiff „Planet", das eine Kesselhavarie hatte, nach Singapore zu schleppen. „Nürnberg" mußte hierzu erst aus „Titania" Kohlen auffüllen, die zu diesem Zwecke nach Friedrich-Wilhelmshafen beordert wurde. Vor Ankunft der „Titania" konnte der Kreuzer noch einer Requisition des Bezirksamtmanns Folge leisten. Diese Requisition betraf die Überführung einer kleinen Truppe nach Hatzfeldt- und Potsdamhafen, zur Ahndung mehrerer Totschläge, die sich dort ereignet haben sollten. Das Erscheinen des Kreuzers an diesem Küstengebiet hat besonderen Eindruck hinterlassen. Ein Teil des Landungskorps der „Nürnberg" hat bei dieser Expedition den Marsch von Hatzfeldthafen nach Potsdamhafen durchgeführt.

Während „Emden" am 3. September direkt nach Yap entlassen war, ging „Scharnhorst" nach einem Ankerplatz im Schutze einer der Admiralitäts-Inseln, um hier aus dem Begleitdampfer zu kohlen. Hier wurde der Regierungsassessor Dr. Stübel und seine kleine Expedition angetroffen, die eine Straftat der Schwarzen sühnen sollte. Kurz vor dem Eintreffen der „Titania" waren 7 schwarze Arbeiter eines dort lebenden japanischen Pflanzers überfallen und getötet und 5 von ihnen gefressen worden. Es war der Expedition noch nicht gelungen, der Mörder habhaft zu werden. Schon beim Erscheinen der „Titania" flüchteten sie in den Busch, so daß nur ihr Dorf, in dem man noch die Reste der ermordeten Leute auffand, zerstört werden konnte. Dr. Stübel wollte erst den Fortgang der Schiffe abwarten, ehe er versuchte, die Übeltäter mit List zu fangen.

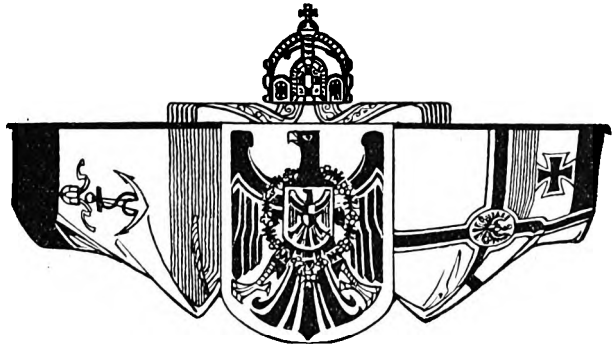
Am 8. September ankerte „Scharnhorst" im Hafen von St. Louis d'Apra.

Der Empfang durch die Angehörigen der amerikanischen Marinestation war, wie im vorigen Jahre auch, besonders liebenswürdig.

Digitized by Google

Damit endete die so überaus interessante Südsee-Rundreise des Kreuzergeschwaders. Zusammenfassend läßt sich von ihr sagen, daß sie den beabsichtigten Zweck in vollem Maße erreicht hat. Überall, in den zahlreichen angelaufenen deutschen Inseln, hat das Erscheinen der Schiffe einen starken Eindruck gemacht und dazu beigetragen, das Ansehen der deutschen Regierung bei Weißen und Eingeborenen zu erhöhen und den Regierungsvertretern ihr schweres Amt zu erleichtern.

Wenn nebenbei einem größeren Bruchteil des Offizierkorps und der Mannschaften der Marine Gelegenheit geboten wurde, die so unbekannten deutschen Südsee-Kolonien kennen und schätzen zu lernen, so wird sich mittelbar auch hieraus ein Vorteil für diese Kolonien mit der Zeit ergeben.



Digitized by Google

Die XII. ordentliche Hauptversammlung der Schiffbautechnischen Gesellschaft.

Erster Tag.

In der Aula der Königl. Technischen Hochschule zu Charlottenburg fand am 17. und 18. November die Hauptversammlung 1910 der Schiffbautechnischen Gesellschaft statt. Sie begann mit einer geschäftlichen Sitzung, die sich unter der Leitung des Geh. Regierungsrats Prof. Busley mit inneren Angelegenheiten der Gesellschaft befaßte. Der genannte Vorsitzende eröffnete im Anschluß daran auch den wissenschaftlichen Teil der Versammlung, da der Ehrenvorsitzende, Se. Königl. Hoheit Großherzog Friedrich August von Oldenburg, infolge der Feier seines Geburtstages noch nicht von Lensahn hatte eintreffen können. Auf ein Glückwunschtelegramm war von Sr. Königl. Hoheit eine Dankdepesche eingelaufen, die Geheimrat Busley verlas.

Nachdem Geh. Oberbaurat Hoßfeld, vortragender Rat im Reichs-Marine-Amt, anläßlich des Ausscheidens des Geh. Baurats Zimmermann aus dem Vorstande den Dank der Gesellschaft für dessen verdienstvolle Tätigkeit zum Ausdruck gebracht hatte, eröffnete Prof. J. Stumpf von der Technischen Hochschule zu Charlottenburg die Reihe der Vorträge mit dem Thema:

Die weitere Entwicklung im Bau von Gleichstromdampfmaschinen.

Er knüpfte damit an seine vorjährigen Ausführungen an, in denen er über das Prinzip und die ersten Erfolge einer von ihm konstruierten neuen Form von Kolbendampfmaschinen eingehend berichtet hatte.*) Des besseren Verständnisses wegen sei an dieser Stelle kurz vorausgeschickt, daß es sich um eine Maschine handelt, bei welcher der Dampf während seines Aufenthalts im Arbeitszylinder stets nur in einer Richtung strömt. Bei den bisherigen Kolbendampfmaschinen, die Prof. Stumpf im Gegensatz zu seiner neuen Konstruktion „Wechselstromdampfmaschinen" nennt, tritt der Dampf bekanntlich nahe am Zylinderende ein und schiebt Arbeit verrichtend den Kolben vor sich her. Beim Kolbenwechsel, bei dem die Arbeitsleistung auf die andere Zylinderseite übergeht, kehrt auch der Dampfstrom seine Bewegungsrichtung um; er wird nun vom Kolben zurückgetrieben und entweicht im allgemeinen durch denselben Dampfkanal am Zylinderende, durch den er gekommen war. Anders bei der Stumpfschen Gleichstromdampfmaschine. Hier tritt der Dampf durch Ventile im Zylinderdeckel ein, treibt den Kolben vor sich her und entweicht dann, ohne seine Richtung umzukehren, durch Auspuffschlitze, die in der Mitte der Zylinderlänge angeordnet sind und vom Kolben kurz vor Vollendung seines Hubes freigelegt, bald nach Beginn des neuen Hubes wieder geschlossen werden. Als Hauptvorteil dieser Bauart nimmt der Konstrukteur die erhebliche Verringerung der Zylinderkondensation in Anspruch, wodurch die Rückkehr zur einstufigen Expansion, also zu einer sehr einfachen und billig herzustellenden Maschine, ermöglicht wird. Da die Auspuffschlitze große Querschnitte gestatten, so wird durch sie überdies beste Ausnutzung des Kon-

*) Vgl. „Marine-Rundschau", Dezember 1909, S. 1392 bis 1394.

Digitized by Google

densatorvakuums gewährleistet; sie verringern ferner die Undichtigkeitsverluste und den schädlichen Raum.

In Ergänzung dieser seiner vorjährigen Ausführungen erörterte Prof. Stumpf eine Reihe von Änderungen, die er zur Verbesserung seiner Maschine angebracht hat und die seiner Angabe nach beste Erfolge gezeitigt haben. Er ging zunächst auf die Beziehungen zwischen seiner Konstruktion und dem Kondensator ein. Da der arbeitende Dampf bei der Gleichstrommaschine in nur etwa der halben Zeit nach dem Kondensator befördert werden muß, als ihm bei der Wechselstrommaschine hierfür zur Verfügung steht, so ist es nötig, zur Verringerung der dadurch bedingten, einen schädlichen Gegendruck erzeugenden Widerstände die Auspuffleitung mit möglichst großem Querschnitt und möglichst geringer Länge auszubilden. Einige Lichtbilder veranschaulichten geeignete Konstruktionen, bezogen sich jedoch ausschließlich auf Einspritzkondensatoren.

Hieran schloß der Vortragende Erörterungen über die Mantelheizung, die um so größeren Wert besitzt, je niedriger die Dampftemperatur im Verhältnis zum Druck, d. h. je geringer die Dampfüberhitzung ist. Bei kräftiger Überhitzung ist nur eine Heizung der Deckel selbst erforderlich; geringere Überhitzung läßt die Ummantelung des nahe dem Deckel gelegenen Zylinderteils erwünscht erscheinen, und zwar in um so größerer Länge, je niedriger die Heißdampftemperatur ist. Bei Sattdampf muß demnach die Mantellänge am größten sein; jedoch ist es nötig, auch in diesem Falle zwischen Heizmantel und dem um die Auspuffschlitze herum liegenden Wulst noch eine neutrale Zone zu belassen, schon um dem Kolben an der Stelle seiner höchsten Geschwindigkeit eine möglichst niedrige Betriebstemperatur zu bieten. Niemals darf der Heizmantel um den Auspuffwulst herumgeführt werden, weil infolge der großen Auspuffgeschwindigkeiten und Temperaturunterschiede der Wärmeverlust an dieser Stelle sehr beträchtlich ausfallen würde.

Prof. Stumpf hat seine ursprünglich theoretischen Erwägungen über die Anordnung von Heizmänteln durch eingehende Versuche an einer etwa 300pferdigen Gleichstromdampfmaschine bestätigt gefunden, bei der ein größerer oder geringerer Teil des Zylindermantels ein- oder abgeschaltet werden konnte, während die Deckelheizung stets im Betrieb blieb. Hierbei zeigte sich überdies, daß der Dampfverbrauch der Gleichstrommaschine von der Belastung in weit geringerem Maße abhängig ist als der einer mehrstufigen Dampfmaschine. Als günstigster Dampfverbrauch dieser Maschine ist bei 325° Dampftemperatur und 9,2 kg/qcm Überdruck 4 kg/iPS gemessen worden, ein Wert, wie er sonst nur bei wesentlich größeren Leistungen zu erreichen ist. Bei richtiger Wahl der Zylinderheizung arbeitet die Gleichstromdampfmaschine mit gesättigtem Dampfe ebenso wirtschaftlich wie mit Heißdampf.

Der Vortragende wies nunmehr auf die Anwendungsgebiete seiner Konstruktion hin. Er zeigte zunächst in einer Reihe von Lichtbildern Betriebsmaschinen, darunter auch eine schnellaufende, stehende, zweizylindrige Gleichstrommaschine, führte weiterhin Abbildungen einer Anzahl von Gleichstromdampflokomotiven vor, unter denen sich eine vom Stettiner „Vulcan" erbaute befand, die in Brüssel ausgestellt war, und wies besonders auf die Vorzüge seiner Konstruktion gegenüber den bis-

Digitized by Google

herigen Lokomotivmaschinen hin. Neben den schon erörterten Vorteilen spricht hierbei noch der auffällig ruhige Gang mit, der in den sehr günstigen Kompressionsverhältnissen der Gleichstrommaschine begründet ist und diese auch für den Schnellzugsdienst geeignet macht.

Soll die neue Konstruktion mit Auspuff betrieben werden, so sind einige Änderungen erforderlich, die den Zweck haben, die Auspuffdauer so weit zu verlängern, daß Kompressionen bis zu 5 vH. erzielbar sind. Zu diesem Zwecke setzt ein von der Schubstange durch einen exzentrischen Zapfen gesteuerter Kolbenschieber den Hauptschlitzauslaß in der Weise fort, daß der nach Abschluß der Schlitze durch den Kolben noch im Zylinder zurückgebliebene Dampf in den Kolbenhohlraum und von hier aus durch Öffnungen in der Kolbenwand auch während der Rückkehr des Kolbens nach den Auspuffschlitzen gelangen kann.

Für Fördermaschinen ist es zweckmäßig, zur genauen Einstellung des Förderkorbes vorübergehend die Kompression zu beseitigen. Dies läßt sich bei der Gleichstromdampfmaschine durch Zuhilfenahme eines kleinen Hilfsauslaßschiebers oder auch von Hilfsauslaßventilen erreichen, eine Anordnung, die zugleich die vorübergehende Verwendung eines als Kondensationsmaschine gebauten Typs auch als Auspuffmaschine ermöglicht.

Gleichstrombetriebsmaschinen haben mit Heißdampf einen Dampfverbrauch ergeben, der dem guter Dreifachexpansionsmaschinen nicht nachsteht. Es sind Dampfverbrauchswerte von nur 3,8 kg pro iPS und Stunde festgestellt worden. Da überdies der Dampfverbrauch der Gleichstrommaschine nicht in demselben Maße wie der mehrstufiger Maschinen von der Füllung abhängt, so eignet sich die erstgenannte als Fördermaschine besonders gut.

Für die Versammlung waren natürlich die Angaben des Vortragenden über die Verwendung seiner Konstruktion für Schiffsantriebsmaschinen am interessantesten. Die erste Ausführung einer solchen ist von der Aktiengesellschaft J. Frerichs & Co., Osterholz-Scharmbeck, hergestellt worden, die für einen Fischdampfer eine Gleichstrommaschine von 450 PS als Zwillingsmaschine mit 90° Kurbelversetzung erbaute. Diese Maschine hat nach Angabe des Professors Stumpf allen Anforderungen entsprochen. Bei der Stettiner Maschinenbau-Aktiengesellschaft Vulcan ist ein für den eigenen Gebrauch bestimmter Transportdampfer im Bau, dessen Gleichstrommaschine bei 100 minutlichen Umdrehungen mit 12 kg/qcm Eintrittsspannung 400 PS entwickeln soll. Auch diese wird als Zwillingsmaschine mit 90° Kurbelversetzung ausgeführt. Ferner hat sich die Hamburg-Amerika Linie zur Verwendung der neuen Konstruktion — zunächst auf einigen kleinen Schiffen — entschlossen, von denen ein Zweischraubendampfer z. Z. bei der bekannten Schiffswerft und Maschinenfabrik von Gebr. Sachsenberg im Bau ist. Jede der beiden Antriebsmaschinen soll bei 12 kg/qcm Anfangsdruck, 325° Dampftemperatur und 175 minutlichen Umdrehungen 250 PS entwickeln. Um diesen Zwillingsdampfmaschinen die Manövrierfähigkeit unter allen Umständen zu sichern, werden sie mit einer besonderen Hilfssteuerung versehen. Eine solche ist nicht erforderlich bei zwei weiteren, in der Kopenhagener Maschinenfabrik von Burmeister & Wain im Bau begriffenen 1000pferdigen Gleichstrommaschinen, die für zwei von der Vereinigten Dampfschiffahrtsgesellschaft in Kopenhagen bestellte Dampfer bestimmt sind.

Digitized by Google

Diese werden nämlich als Drillingsmaschinen ausgeführt. Jeder Zylinder ist für sich mit Kessel und Kondensator verbunden, so daß im Havariefalle ein Zylinder ohne weiteres ausgeschaltet werden kann, ohne den Betrieb der beiden anderen dadurch zu gefährden.

An einigen Vergleichsdiagrammen zeigte Professor Stumpf zum Schlusse, daß der Völligkeitsgrad des Diagramms seiner Gleichstromdampfmaschine den einer Vierfachexpansionsmaschine bis zu etwa 20 Prozent übertreffen kann. —

In der Diskussion wurde an den Ausführungen des Vortragenden allgemein ziemlich abfällige Kritik geübt. Dr. ing. Schmidt, Bremen, erkannte wohl an, daß das Stumpfsche Prinzip an sich ein sehr vollkommenes sei. Er wies jedoch darauf hin, daß trotz der größeren Völligkeit der Diagramme der wirtschaftliche Erfolg den guter Mehrfachexpansionsmaschinen nicht übersteige. Es müßten also wesentliche Mängel vorhanden sein, und diese sähe er in dem starken Wärmefluß von den Deckeln zum Auspuff sowie in der Tatsache, daß der Auspuffwulst geradezu einen Kühlmantel für den Zylinder bilde. Wenn die Gleichstrommaschine noch bei 325° Dampftemperatur, also hoher Überhitzung, eines Heizmantels bedürfe, so weise dies schon auf die großen Nachteile der Stumpfschen Konstruktion hin, die sich jedoch vielleicht beseitigen ließen. Ingenieur Lichtensteiner, Mannheim, behauptete, daß weder die im Vorjahre erwähnten Vergleichsversuche mit Lokomotiven noch die jetzt von Professor Stumpf ins Feld geführten Vergleichswerte einwandfrei seien. Selbst gewöhnliche Einzylindermaschinen ständen bei richtiger Konstruktion keineswegs hinter der Gleichstrommaschine zurück. Professor Graßmann in Karlsruhe habe einwandfreie Vergleichsversuche durchgeführt, die ein ganz anderes Bild als das von dem Vortragenden geschilderte ergeben hätten. Zwei 46pferdige Lokomobilmaschinen gleicher Abmessungen seien mit gleichem Dampfdruck — etwa 13,5 kg/qcm — und gleicher Dampftemperatur — 376° C — betrieben worden; dabei habe die normale Einzylindermaschine einen Dampfverbrauch von 4,85 kg/iPS, die Gleichstrommaschine einen solchen von 5,09 kg/iPS gezeigt, der bei Verkleinerung des schädlichen Raumes auf die Hälfte zu 5,1 kg/iPS angestiegen sei. Bei Verwendung gesättigten Dampfes — rund 200° C Dampftemperatur — seien die entsprechenden Zahlenwerte 6,84 kg/iPS, 7,84 kg/iPS und 7,61 kg/iPS gewesen, so daß die Gleichstrommaschine erheblich schlechter abgeschnitten hätte als die gewöhnliche Einzylindermaschine. Für Schiffsmaschinen werde nun überdies die Benutzung besonderer Auslaßorgane nötig, so daß also hier die von Professor Stumpf angestrebte Einfachheit nicht erreicht wird. Es empfehle sich daher, vorläufig das Gebiet der bewährten Schiffsmaschinenkonstruktionen nicht zu verlassen. Direktor Henkel, Cassel, machte darauf aufmerksam, daß Professor Stumpf noch bis vor kurzem Dampfüberhitzung als für seine Maschine notwendig angesehen habe; nun sei er plötzlich ganz anderer Meinung geworden, ohne daß er der Versammlung triftige Gründe für diese Meinungsänderung mitgeteilt habe. Der Redner vermißte ferner die genaue Angabe der Versuchszeiten, die für den Fachmann unerläßlich sei, wenn er sich ein Urteil bilden solle; vielfach sei bei solchen Versuchen der Beharrungszustand erst nach Stunden eingetreten. Aber auch wenn er annehme, daß die erzielten Ergebnisse sämtlich einwandfrei seien, bleibe der im Auspuff liegende Mangel bestehen. Er habe vom Direktor der russischen Kasanbahn, die Versuche mit Gleichstromlokomotiven an-

Digitized by Google

gestellt hätte, erfahren, daß trotz 12 Prozent Minderverbrauchs an Wasser sich 6 Prozent Mehrverbrauch an Kohlen ergeben haben. Im übrigen müsse man zu einwandfreien Versuchen möglichst dieselbe Maschine benutzen. Seiner Ansicht nach liege der Grund für die Erfolge der Stumpfschen Maschine nicht im Gleichstromprinzip, sondern in der Verkleinerung der schädlichen Räume.

Direktor Gerdau, Düsseldorf-Grafenberg, hielt das Gleichstromprinzip für einen Trugschluß. Der Kolbenteil zwischen den beiderseitigen Kolbenringdichtungen sei ständig mit dem Kondensatorraum verbunden, also kühl; er wandere an den Zylinderwandungen hin und her und kühle diese ab. Die gleiche unangenehme Wirkung auf den Dampf müßten auch die Kolbendeckel ausüben. Oberingenieur Fischer endlich wies auf die Gefahr hin, die in der zu hoch getriebenen Kompression — bis zu 90 Prozent — liegt. Dabei werde die Temperatur zu hoch, und die Folge würden Zylinderrisse sein. Die Hilfsschieberkonstruktionen seien sehr kompliziert und dazu noch sehr schwer zugänglich. —

In seinem Schlußwort bestritt Professor Stumpf, daß die Vergleichsversuche nicht einwandfrei gewesen seien; dafür bürge schon die Gründlichkeit und Objektivität der Eisenbahn-Baubeamten. Die Gleichstrommaschine sei ganz neu gewesen, während von den übrigen Maschinenarten schon zahlreiche Ausführungen bestanden hätten; da könne man doch nicht von einer Bevorzugung seiner Konstruktion reden. Bei den Versuchen des Professors Graßmann müsse etwas nicht in Ordnung gewesen sein; vielleicht sind die Ventile undicht gewesen. Der Begriff „schädlicher Raum" sei ganz falsch; der Raum ist gar nicht schädlich, sondern sogar notwendig, um den Dampf zeitweilig unterzubringen. Seine Konstruktion könne unmöglich als kompliziert bezeichnet werden; sie bedeute vielmehr gerade die Rückkehr zur Einfachheit. Die Kompression steige auch bei Wechselstrommaschinen oft höher, als die normalen Diagramme anzeigten. Im übrigen sei er der Arzt, der das Übel, an dem die Dampfkolbenmaschinen bisher gekrankt hätten, an der Wurzel gepackt habe. Über eine halbe Million PS Gleichstrommaschinen seien teils bestellt, teils in befriedigendem Betriebe; er richte an alle Anwesenden den Appell, seiner Maschine weitere Verbreitung zu sichern und zum Siege zu verhelfen. (Schluß folgt.)

La.

Digitized by Google

Meinungsaustausch.

Zu dem Aufsatz: „Gedanken über die Heranbildung unseres Unteroffizierersatzes".

Es darf als eine schätzenswerte, das Dienstinteresse fördernde Erscheinung bezeichnet werden, daß Fragen über die geeigneteste Heranbildung unseres Unterpersonals nicht selten in den Heften der Marine-Rundschau besprochen werden. Jeder Beitrag regt an und trägt zur Klärung des Stoffes bei. In der häufigen Wiederkehr solcher Abhandlungen drückt sich die Erkenntnis aus, daß die Angelegenheit als eine der wichtigsten Fachfragen erkannt ist und zu denjenigen Kapiteln gehört, die einer dauernden Überwachung und Förderung nicht entbehren können. Insonderheit nicht in unserer Zeit der machtvollen Entwicklung auf technischem und kulturellem Gebiete, die hohe Werte von heute auf morgen umprägt und im Zeichen der sozialen Gärung steht. Der Trieb nach vorwärts, nach Vervollkommnung der Lebensführung des Individuums und der großen Staatsgewese ist selten oder nie so drängend gewesen wie in unseren Tagen. Man braucht kein Weltenstürmer zu sein, um deutlich zu erkennen, daß jedes Liebäugeln mit der „guten, alten Zeit" einen Rückschritt bedeutet und jedes „Rasten" auch ein „Rosten" ist. Damit soll nicht empfohlen werden, die Brücken, die zur Vergangenheit führen, abzubrechen, um der modernen Zeit Rechnung tragend von Grund aus Neues zu schaffen. Nichts wäre verkehrter, als nur vorwärts zu schauen. Je solider das Fundament, desto fester der Bau. Aber ein logisches Weiterbilden, ein Anpassen neuer Glieder an die Kette des Erprobten, ist auf allen Gebieten unseres Lebens und Strebens erforderlich. Denn nur so bleibt man im Lebenskampfe in der ersten Reihe, den Rücken in Anlehnung an Altes, Bewährtes, den Blick und den Schritt aber unverzagt vorwärts in die endlose Weite des Fortschritts.

Fortschritt bedeutet in seinen Grundzügen auch das, was in den „Gedanken über die Heranbildung unseres Unteroffizierersatzes" im diesjährigen Oktoberheft der Marine-Rundschau gefordert wird. Die Ausbildung und Erziehung des seemännischen Unteroffiziers steht zur Besprechung. Der Leitgedanke ist, daß wir das Personal seinem inneren Werte nach nicht genügend ausnützen und für unsere Zwecke formen. Dieser Voraussetzung wird zugestimmt, soweit es sich um eine grundsätzliche Stellungnahme handelt. Manches von dem, was der Verfasser sagt, fordert aber zur Kritik heraus. Vom Schwunge des Idealismus getragen, sind seine Gedanken zum Teil über die Grenze des Notwendigen und praktisch Erreichbaren hinausgeschnellt. Vornehmlich in einer Hinsicht: in der theoretischen Sonderausbildung, die für das Unteroffizierkorps gefordert wird, um seinen Mitgliedern „Selbständigkeit im Denken und Handeln, volles Verständnis für Anordnungen und Absichten ihrer Vorgesetzten und diejenige geistige Überlegenheit über die ihnen unterstellten Mannschaften anzuerziehen, welche ihnen die wünschenswerte, vollkommene Sicherheit in der Ausübung ihres Dienstes als Erzieher verleiht".

In der Schaffung geistiger Überlegenheit über den Mann wird der Kernpunkt der ganzen Frage erblickt, wie auch aus verschiedenen anderen Stellen der Abhandlung

Digitized by Google

hervorgeht. Diese Auffassung birgt eine Gefahr in sich. Sie schmeckt zu stark nach der Schulstube. Die Erziehungsmittel, die im soldatischen Leben unbedingt herrschen, sind nicht der Vortrag, nicht die Unterweisung, nicht die theoretische Betrachtung, sondern das Können und das Beispiel. Hierin unterscheiden wir uns in unserer Erziehungstätigkeit grundsätzlich von jeder anderen Bildungsanstalt. Darum hält der Unteroffizier, der die Praxis meistert, das Wesentliche derjenigen Mittel in der Hand, die ihn zum militärischen Erzieher geeignet machen. In jedem Falle füllt derjenige Unteroffizier, der sein Handwerk versteht, seinen Posten besser aus als der, der sein ganzes Streben auf geistige Fortbildung richtet. Dieser Standpunkt kann nicht genug betont werden. In verschärfter praktischer, modernen Verhältnissen Rechnung tragender Schulung und nicht in Befriedigung des natürlichen Bildungsdranges müssen wir unsere Aufgabe bei Heranbildung des Unteroffizierersatzes erblicken. Diese Auffassung muß um so nachdrücklicher vertreten werden, als mit Fortfall der Takelage ohne Frage ein Dienstzweig — selbstverständlich zu Recht — ausgeschieden ist, der in unerreichter Weise ein Feld bot, auf dem praktisches Können sich zu betätigen vermochte.

Wenn also dagegen Front gemacht werden muß, daß vornehmlich mit vermehrter geistiger Weiterbildung des seemännischen Unteroffizierkorps eine Aufbesserung des Standes und eine Hebung der Dienstfreudigkeit zu bewirken ist, so soll damit keineswegs der Vernachlässigung dieses Zweiges der Weiterbildung das Wort geredet werden. Was an Theorie notwendig ist, soll sicher nicht hintenan gesetzt sein. Nur einem Zuviel, einem unnötigen in den Vordergrund Schieben sei entgegengetreten. Für die Spezialisten, wie Feuerwerks- und Steuermannsmaate, geschieht schon jetzt genügend in geistiger Weiterbildung. Ob der Signalmaat und Bootmannsmaat für seinen Dienst mehr braucht, als ihm jetzt geboten wird, erscheint zweifelhaft. Man vergesse nicht, welche Zeit das Klarmachen und Auffassen von Theorie im Gegensatz zum Begreifen und zur Handhabe der praktischen Anwendung erfordert. Vor allem dann, wenn die theoretische Ausbildung Abschluß in einer Prüfung finden soll, wie vorgeschlagen wird. Für eine derartige Maßnahme scheint die Vorbildung der Unteroffiziere viel zu wenig ausgeglichen, um mit Sicherheit ungerechtfertigte Verschiebungen in der Beurteilung der Prüflinge zu vermeiden. Ferner birgt die Einrichtung einer Schulprüfung die Gefahr in sich, Strebertum zu züchten.

Mit Beendigung des ersten Jahres Leichtmatrose, muß die Sonderausbildung des ehemaligen Schiffsjungen (abgesehen von Spezialkursen) aufhören. Dann soll aus dem Zögling ein Mann geworden sein, der selbständig ist und an sich allein weiterzuarbeiten vermag.

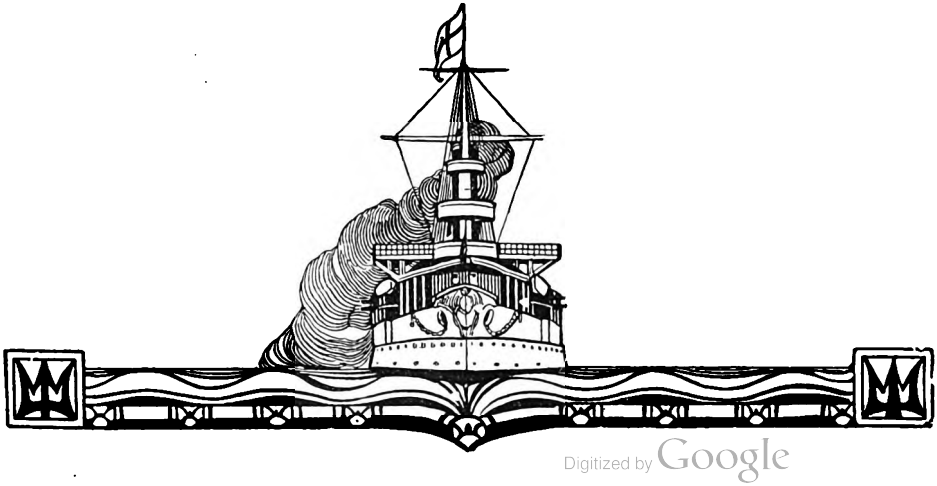
Nur in der Selbständigkeit wächst das echte Pflichtgefühl. Darum darf sie nicht zu spät einsetzen. Ein „detaillierter, umfassender Ausbildungsplan, für jeden Jahrgang gesondert", bedeutet nicht mehr und nicht weniger als eine Schule mit fortschreitendem Klassenpensum bis in den Unteroffizierstand hinein.

Andere Wege, die Tüchtigkeit unseres seemännischen Unteroffizierkorps zu heben, erscheinen mir zweckmäßiger. Der eine kommt der Schultheorie insofern entgegen, als er von einer längeren Schiffsjungenzeit — mindestens 3 Jahre wie früher — ausgeht. In dieser langen Zöglingszeit könnte allgemein Bildendes zum Nutzen der Sache in genügendem Umfange gelehrt werden, meinetwegen mit Prüfungsabschluß. Der

Digitized by Google

andere Weg ist bereits von K. M. angegeben: eine schärfere Sichtung des Schiffsjungenpersonals. Hier scheint der wichtigste Faktor für die Lösung des ganzen Exempels zu liegen. Schon einen ungeeigneten Schiffsjungen zu entfernen, ist nicht leicht, einen Leichtmatrosen oder gar einen Unteroffizier zu verabschieden, ist hingegen schwer, sehr schwer. Genau wie im Offizierkorps, so dürften auch im Unteroffizierkorps faule oder schlechte Elemente nicht geduldet werden. Das scheint die gegebene Maßnahme zu sein, um Ehr- und Pflichtgefühl in einem Stande zu fördern, der volkserzieherisch tätig ist. Ein Unteroffizier mit einem vollgeschriebenen Strafregister ist ein Unding. Vorsicht darum auch bei Anwendung des Verfahrens, daß K. M. gegen Schiffsjungen vorschlägt: „Unerläßlich aber ist vor allem wirksame Bestrafung jeder, auch der geringsten Nachlässigkeit, besonders in der Schiffsjungenzeit!" Man hüte sich, den Jungen für jedes Vergehen zu bestrafen. Die Regel muß vielmehr sein, daß die Autorität des Vorgesetzten dem jungen Zögling gegenüber genügt, den Nutzeffekt der Strafe zu erzielen. So hoch man die Strafe als wirksames Erziehungsmittel bewerten mag, so darf man doch nicht übersehen, daß dieses Mittel zu scharf angewandt schartig, d. h. stumpf macht.

Zum Schluß noch ein Wort über Dienstfreudigkeit: je reicher die Anregung, desto größer im allgemeinen das Interesse. Abwechslung in den Dienst zu bringen, war ehemals eine der wichtigsten Fragen bei Aufstellung des Beschäftigungsplans. Die Verhältnisse haben sich unter dem Druck der Zeit wesentlich verschoben. Der Endzweck allen militärischen Dienstes, der Kampf, wird fast allein noch ins Auge gefaßt. Der Gefechtsdrill in konzentrierter Form beherrscht das ganze Ausbildungsjahr. Auf einer einzigen, breiten Straße sucht man ihm in den Vorbereitungen so nahe wie möglich zu kommen. Es erscheint fraglich, ob nicht unter ausgiebigerer Benutzung verschiedenartiger Seitenwege, d. h. unter Wiederbelebung anderer, in letzter Zeit etwas stiefmütterlich behandelter Dienstzweige, dasselbe oder mehr erreicht werden könnte. Die Dienstfreudigkeit würde aus einem solchen Vorgehen vielleicht Nutzen ziehen, denn es belebt und erfrischt und sorgt dafür, daß in den Adern des gesamten Dienstkörpers das Blut lebhafter pulst. Wdr.



Digitized by Google

Rundschau in allen Marinen.

Deutschland. Seine Majestät der Kaiser wohnte am 19. November der Vereidigung der Marinerekruten in Kiel bei.

Am 21. November fand in Gegenwart Sr. Majestät des Kaisers die Eröffnungsfeierlichkeit der neuen Marineschule in Mürwik statt, an der auch Vertreter der Stadt Flensburg teilnahmen. Hierauf wird im Januarheft näher eingegangen werden.

— Marineetat 1911. Die Geldbedarfsrechnung zum Flottengesetz nach der Marinevorlage von 1908 sieht für das Jahr 1911 eine Gesamtausgabe von 465,1 Mill. ℳ vor. Nach dem dem Reichstage zur Bewilligung vorliegenden Etat ist die Ausgabe auf 450,4 Mill. ℳ veranschlagt. Die Einnahmen werden auf 1,3 Mill. ℳ (— 0,3 Mill. ℳ) geschätzt. Der Mindererertrag erklärt sich damit, daß von jetzt ab ein Teil des Wertes der bei den verschiedenen Arbeiten auf den Werften entstehenden Abfälle (Altmaterial) dem die Ausgaben tragenden Fonds gutgeschrieben werden und so der kaufmännische Sinn und der Ordnungsgeist auf den Werften gefördert werden sollen.

Es werden angefordert oder sind bewilligt (in Mill. ℳ):

	1911:	1910:	mehr 1911:
1. Für fortdauernde Ausgaben (ausschl. Zentralverwaltung Kiautschou)	167,05	157,17	+ 9,88
2. Schiffsbauten und Armierung:			
a) Ordentlicher Etat	160,55	150,96	+ 9,59
b) Außerordentlicher Etat	89,72	92,59	— 2,87
3. Sonstige einmalige Ausgaben:			
a) Ordentlicher Etat	13,73	13,02	+ 0,71
b) Außerordentlicher Etat	19,34	20,14	— 0,80
Gesamtforderung	450,39	433,88	+ 16,51

Von der Forderung für 1911 sollen 341,3 Mill. ℳ aus ordentlichen Einnahmen, 109,1 Mill. ℳ durch Anleihe gedeckt werden.

Im Einzelnen ist zu erwähnen:

Das Anwachsen der Konstruktionsarbeiten für die Schiffsneubauten im Reichs-Marine-Amt macht eine Vermehrung der höheren Baubeamten um drei Stellen erforderlich.

Entsprechend den Anschlägen in früheren Denkschriften sind folgende Stellenvermehrungen bei den verschiedenen Offizierskategorien in Aussicht genommen:

1. Seeoffiziere: 1 Vizeadmiral, 4 Kapitäne zur See, 2 Fregattenkapitäne, 8 Korvettenkapitäne, 24 Kapitänleutnants, 56 Oberleutnants und Leutnants zur See.

Die Zulage für einen weiteren Seeoffizier z. D. wird beantragt. Er soll dem Marineattaché bei der deutschen Botschaft in Tokio als Dolmetscher der japanischen Sprache beigeordnet werden. Der Etat wirft für ihn eine Zulage von 8000 ℳ aus.

Dem Botschafter in Wien soll ein Marineattaché beigegeben werden. Seine Zulage ist mit 10 950 ℳ angesetzt.

2. Marineingenieure: 1 Marinechefingenieur oder Oberstabsingenieur, 9 Stabsingenieure, 9 Marineoberingenieure, 16 Marineingenieure, die Zulage für einen pensionierten Ingenieur. Der letztere ist als Lehrer für die Ingenieur- und Deckoffizierschule bestimmt.

3. Offiziere der Marineinfanterie: Keine.

4. Marineärzte: 1 Generalarzt, 4 Oberstabsärzte, 3 Stabsärzte, 5 Ober- und Assistenzärzte.

Digitized by Google

5. Feuerwerksoffiziere: 3 Feuerwerkskapitänleutnants, 5 Feuerwerksleutnants.

6. Torpederoffiziere: 2 Torpederoberleutnants, 1 Torpedo-Oberstabsingenieur, 1 Torpedo-Oberingenieur, 1 Torpedo-Ingenieur. Der Oberstabsingenieur ist für die Oberleitung des Betriebes der Torpedowerkstatt Friedrichsort in Aussicht genommen.

7. Torpederoffiziere des Minenwesens: 1 Torpederkapitänleutnant, 1 Torpederleutnant.

8. Marinezahlmeister: 3 Marinestabszahlmeister, 6 Marinezahlmeister.

Die beabsichtigte Vermehrung an Mannschaftspersonal bei den Matrosen-, Schiffsjungen-, Werft- und Torpedodivisionen ergibt sich aus folgender Tabelle:

	Oberdeckoffiziere	Deckoffiziere	Musikmeister	Feldwebel, Wachtmeister	Vizefeldwebel	Obermaate	Maate	Gemeine mit Obermatrosen-Rang	Gemeine	Schiffsjungen-Unteroffiziere	Schiffsjungen	Summe
Matrosendivisionen	166	250	8	94	28	1393	2087	4332	12 997	—	—	21 355
Schiffsjungendivision	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96	1554	1650
Werftdivisionen:												
Maschinenpersonal . . .	359	718	—	—	—	1488	2233	2361	7084	—	—	14 243
Sonstiges Personal . . .	44	89	—	54	12	407	611	463	1388	—	—	3068
Torpedodivisionen:												
Seemännisches Personal	29	56	—	25	13	217	325	754	2262	—	—	3681
Maschinenpersonal . . .	101	203	—	—	—	543	814	1008	3025	—	—	5694
zusammen 1911	699	1316	8	173	53	4048	6070	8918	26 756	96	1554	49 691
Bestand 1910	664	1249	8	165	51	3815	5723	8364	25 092	96	1554	46 781
Zugang 1911	35	67	--	8	2	233	347	554	1664	—	—	2910

Bei der Matrosenartillerie und den Minenabteilungen treten 264 Stellen, bei der Marineinfanterie 5 Stellen neu hinzu.

Die Übungsgelder für Personen des Beurlaubtenstandes sind um 63 649 ℳ erhöht. Seit der letzten Verstärkung des Fonds (1894/95) hat sich die Kopfzahl des Personals des aktiven Dienststandes verdreifacht.

Die Preise für gute Leistungen im Signalisieren usw. sind von 725 ℳ auf 1995 ℳ erhöht, um auch das Funkentelegraphenpersonal für Fertigkeit im Hören einbeziehen zu können.

In Kapitel 52 (Indiensthaltungen) kommen die Ersparnisse zum ziffernmäßigen Ausdruck, die durch Herabsetzung der Tafel- und Messegelder sowie der Bordzulagen erzielt werden sollen.

Eine dem Etat 1911 beigegebene Denkschrift über das Zulagewesen der Kaiserlichen Marine enthält nähere Angaben über die Art der vorgenommenen Kürzungen, die Motive hierzu, die Entstehung der Zulagen und ihre Begründung. Über die Tafel- und Messegelder sind die neuen Bestimmungen bereits veröffentlicht. Das finanzielle Ergebnis der Abstriche zugunsten des Fiskus wird auf 450 000 ℳ veranschlagt.

Digitized by Google

Über die Kürzung der Bordzulagen sagt die Denkschrift allgemein:

An Stelle der bisherigen Zulagesätze treten die neuen Sätze mit Wirkung vom 1. April 1911 ab. Die Neuregelung ist in der Weise geschehen, daß Bordzulagen

für die Offiziere, Ingenieure, Ärzte und Beamten
um rund 50 Prozent gekürzt sind,
für die Kapitulanten jeden Dienstgrads und jeder Branche
im jetzigen Betrage belassen sind,
für das dienstpflichtige Personal des Friedensstandes
fast durchgängig ganz fortgefallen sind.

Durch die vorgenommene Neuregelung ist gegenüber dem nach den bisherigen Bestimmungen zu errechnenden Betrage für das Rechnungsjahr 1911 eine Ersparnis von rund 996 000 ℳ zu erwarten.

Aus der dem Etat beigegebenen Erläuterungstabelle zu Kapitel 52 (Indiensthaltungen) ergibt sich ferner:

Die Gesamtausgabe für Indiensthaltungen sind auf 47,2 Mill. ℳ (+ 3,1 Mill. ℳ) veranschlagt. Davon entfallen auf Vermehrung der Indiensthaltung in Summe 1,9 Mill. ℳ, auf die Mehrkosten infolge Ersatzes älterer Schiffe durch neue 1,2 Mill. ℳ. Trotz Steigerung der Kohlenpreise um 1 ℳ pro Tonne und Erhöhung der Monatssätze an Betriebskosten bei einzelnen Schiffsklassen (Mehrkosten etwa 1,4 Mill. ℳ pro Jahr) ist eine Steigerung der Betriebskosten durch Herabsetzung der Tafelgelder und Zulagen in Summe vermieden worden.

Von den Gesamtmehrkosten nimmt die heimische Schlachtflotte (einschließlich Torpedo- und U-Boote, Reserveformationen) 2,0 Mill. ℳ in Anspruch. 1,1 Mill. ℳ entfallen auf die Auslandsschiffe. Die Mehrkosten bei den Spezial- und Versuchsschiffen werden durch Ersparnisse bei den Schulschiffen gedeckt.

Mehrkosten entstehen bei der heimischen Schlachtflotte durch Hinzutreten des siebzehnten Linienschiffes Ende des Rechnungsjahres 1911 und eines dritten Tenders zur Hochseeflotte, Indiensthaltung eines Zielschiffes für Torpedoboote (Kleiner Kreuzer) während des ganzen Jahres, vermehrte Indiensthaltung und Typenvergrößerung der Torpedo- und U-Boote. Ferner durch Ersatz der „Wittelsbach"-Schiffe in der Hochseeflotte durch die „Helgoland"-Klasse, des Großen Kreuzers „Gneisenau" durch „v. der Tann" und des „Blücher" durch „Moltke".

In der Reserveflotte soll die „Wittelsbach"-Klasse an Stelle der „Brandenburg"-Klasse treten.

In der Auslandsflotte entstehen die Mehrkosten durch den Hinzutritt der „Gneisenau" zum Kreuzergeschwader und die Entsendung eines Vermessungsschiffes („Möwe") nach Westafrika.

Bei den Spezialschiffen soll gegen Ende des Etatsjahres „Blücher" an Stelle von „Prinz Adalbert" (Artillerie-Versuchsschiff) treten. „Augsburg" wird „München", „Albatroß" „Rhein" ersetzen.

Im Bereich der Inspektion des Bildungswesens der Marine hat eine Neuregelung der Honorarverhältnisse stattgefunden, wodurch an einzelnen Stellen des Kapitels 59 Ersparnisse erzielt sind.

Für Geschützschießübungen der in Dienst befindlichen Schiffe (ausschließlich Kosten der Munition), Schießpreise usw. wirft der Etat 1,5 Mill. ℳ (+ 0,2 Mill. ℳ) aus. Die Mittel zur Beschaffung der Schießübungsmunition sind um 2 Mill. ℳ erhöht.

Für Torpedoschieß-, Sprengdienst- und Funkentelegraphieübungen werden 53 000 ℳ mehr angefordert.

Digitized by Google

Die Kosten für die Unterhaltung des Sperrmaterials steigen von 577 000 auf 627 000 ℳ, die für die Ausbildung von Offizieren und Mannschaften in der Handhabung von Minen um 10 000 ℳ.

Die Forderungen für Schiffsbauten und Armierungen enthalten die Schlußraten für drei Linienschiffe („Ostfriesland", „Helgoland", „Thüringen"), einen Großen Kreuzer („Moltke"), zwei Kleine Kreuzer (Ersatz „Bussard", Ersatz „Falke"), dritte Raten für drei Linienschiffe („Oldenburg", Ersatz „Hildebrand", Ersatz „Heimdall), einen Großen Kreuzer („H"), zweite Raten für drei Linienschiffe (Ersatz „Hagen", Ersatz „Aegir", Ersatz „Odin"), einen Großen Kreuzer („J"), zwei Kleine Kreuzer (Ersatz „Cormoran" und Ersatz „Condor"), erste Raten für drei Linienschiffe (Ersatz „Kurfürst Friedrich Wilhelm", Ersatz „Weißenburg", Linienschiff „S" [Vermehrungsbau]), einen Großen Kreuzer („K"), zwei Kleine Kreuzer (Ersatz „Seeadler" und Ersatz „Geier"), den Bau von drei Ersatz-Peilbooten. — Der Bau von Torpedobooten erfolgt wie im Vorjahre (erste Rate für eine Flottille). Für Neubau und Versuche mit Unterseebooten sind wieder 15 Mill. ℳ veranschlagt.

Zur Grundreparatur von Schiffen sieht der Etat in Summe 2,5 Mill. ℳ (— 730 000 ℳ) vor.

Aus den sonstigen einmaligen Ausgaben ist erwähnenswert:

Herrichtung von Liegeplätzen für Linienschiffe und Große Kreuzer in Wilhelmshaven (Anschlag 425 000 ℳ): 200 000 ℳ als erste Rate.

Vermehrung der Prähme auf den Werften 200 000 ℳ.

Schaffung von Anlagen zur Übernahme von Heizöl (Anschlag 1,0 Mill. ℳ): erste Rate 500 000 ℳ.

Bau eines Torpedoschießstandes in der Eckernförder Bucht (Anschlag 1,35 Mill. ℳ): erste Rate 300 000 ℳ.

Bau und Einrichtung einer Halle mit Unterrichtsmaschinen für die Ingenieur- und Deckoffizierschule in Wilhelmshaven 202 000 ℳ.

Bau einer Offizierspeiseanstalt auf Helgoland (Anschlag 175 000 ℳ): erste Rate 100 000 ℳ.

Weiterer Ausbau der Marineschule in Mürwik, Bau einer Halle mit Unterrichtsmaschinen 260 000 ℳ.

Der außerordentliche Etat sieht unter anderem zur Fortsetzung der Erweiterungsarbeiten auf der Werft zu Wilhelmshaven, und zwar für die Norderweiterung (III. Hafeneinfahrt) 1,00 Mill. ℳ (+ 80 000 ℳ), für die Süderweiterung 4,5 Mill. ℳ, für den Durchstich durch die Schleuseninsel 750 000 ℳ und für die Verbesserung eines Trockendocks 1 175 000 ℳ, ferner zur Verbesserung der Küstenbefestigungen der Nord- und Ostsee als vierte Rate 5,6 Mill. ℳ (+ 1,3 Mill. ℳ) vor.

— Kiautschou-Etat 1911. Der Etat für das Schutzgebiet Kiautschou und das ostasiatische Marinedetachement für das Rechnungsjahr 1911 balanziert in Einnahme und Ausgabe mit 13 542 834 ℳ.

Die Einnahme setzt sich wie folgt zusammen:

1.	Eigene Einnahme, ausschließlich Erwerbsbetriebe . .	1 658 680 ℳ
2.	Eigene Einnahmen aus den Erwerbsbetrieben . . .	3 466 260 „
3.	Ersparnisse aus dem Rechnungsjahre 1909	709 734 „
4.	Reichszuschuß	7 708 160 „

Der Reichszuschuß, der für 1910 noch 8 131 016 ℳ betrug, ist demnach um weitere 422 856 ℳ zurückgegangen.

Unter den Einnahmen erscheinen zum erstenmal 46 000 ℳ — Abgabe der Schantung-Bergbau-Gesellschaft auf Grund der Bau- und Betriebskonzession —, die in Verbindung mit der um 180 000 ℳ höher veranschlagten Einnahme der Kajen-

Digitized by Google

verwaltung (Lade-, Lösch- und Lagerhausbetrieb im großen Hafen) einen Beweis für die erfreuliche Entwicklung des Handels und Verkehrs im Schutzgebiet bietet.

Die „fortdauernden Ausgaben" betragen:

1.	für die Zivilverwaltung	1 263 495 ℳ
2.	= = Militärverwaltung	4 013 843 =
3.	= gemeinsame Ausgaben der Militär- u. Zivilverwaltung	3 187 499 =
4.	= die Erwerbsbetriebe	2 854 497 =
5.	= Pensionen	148 000 =
	Zusammen	11 467 334 ℳ

An „einmaligen Ausgaben" sind 2 075 500 ℳ angefordert. Bei einer schätzungsweise vorgenommenen Verteilung sämtlicher Ausgaben auf die Militär- und Zivilverwaltung, entfallen auf die Zivilverwaltung einschließlich der Erwerbsbetriebe von den „fortdauernden Ausgaben" 4 737 125 ℳ und von den „einmaligen Ausgaben" 900 500 ℳ. Stellt man diese Ausgaben mit insgesamt 5 637 625 ℳ den Einnahmen des Schutzgebiets mit 5 124 940 ℳ gegenüber, so würden zur Deckung sämtlicher Ausgaben der Zivilverwaltung noch 512 685 ℳ erforderlich sein, gegenüber 977 692 ℳ im Vorjahre. Es sind demnach die Einnahmen der Schutzgebietsverwaltung schon jetzt so weit gestiegen, daß sie die fortdauernden Ausgaben der Zivilverwaltung vollständig und die einmaligen nahezu zur Hälfte decken.

Im einzelnen ist folgendes hervorzuheben: An neuen Personalforderungen sind bei den in den Entwicklungen begriffenen Lehranstalten für chinesische Schüler eine weitere Etatsstelle für einen Dozenten, ferner bei der Besatzung die Stelle eines Hauptmanns beim Stabe und das für die Bedienung der Funkspruchstation erforderliche Personal (1 Kapitänleutnant und 3 Mannschaften) eingestellt. Bei den sächlichen Ausgaben wird gemäß § 2 Ziffer 3 des Kolonialbeamtengesetzes vom 8. Juni 1910 das „Wohnungsgeld" angefordert.

Bei den einmaligen Ausgaben sind ein Gerichtsgebäude — veranschlagt auf 285 000 ℳ — und die Aptierung der Funkspruchstation auf tönende Funken — veranschlagt auf 150 000 ℳ — neu eingestellt, außerdem ist hier ein Betrag von 500 000 ℳ zur Erstattung des Wertes vom Schutzgebiet übernommener Baulichkeiten und Bestände, deren Kosten aus den für die ostasiatische Expedition bewilligten Mitteln bestritten worden sind, gefordert.

Über die Grundsätze, die bei Einstellung der Tsingtauer Werft nebst Dock und des Elektrizitätswerkes ausschlaggebend gewesen sind, gibt eine dem Etat beigegebene Denkschrift nähere Aufklärung. Bemerkenswert ist, daß hinfort zum Nachweis der Rentabilität dieser Betriebe alljährlich nach kaufmännischen Grundsätzen aufgestellte Gewinn- und Verlustberechnungen vorgelegt werden sollen.

— Hochseeflotte. Das I. Geschwader traf am 14. November zur Teilnahme an der Rekrutenvereidigung und an der Winterverbandsreise der Hochseeflotte in Kiel ein. Diese Winterübungsreise fand vom 21. bis 25. November statt. An ihr nahmen auch die 2. und 5. Torpedobootsflottille teil, die am 1. November in Kiel und Wilhelmshaven in Dienst gestellt hatten.

— Probefahrten. Nach den an amtlicher Stelle eingegangenen Ergebnissen der Meilenfahrten erzielte der Große Kreuzer „v. der Tann" eine absolute Höchstgeschwindigkeit von 28,124 kn. Man kann damit rechnen, daß ihm in tiefem Wasser (über 100 m) eine Maximaldauergeschwindigkeit von 28 kn zur Verfügung steht.

— Stapellauf. „G 192" am 8. November in Kiel.

— Streichungen aus der Liste der Kriegschiffe. Die Kanonenboote „Biene", „Basilisk" und „Hummel" durch A. K. O. vom 29. 9. 10.

Digitized by Google

— „T 2" bis „T 57" heißen hinfort die früher mit „S 2" bis „S 57" bezeichneten Torpedoboote.

— Auslandsschiffe. Kreuzergeschwader. „Scharnhorst", „Nürnberg", „Tiger" und „Luchs" in Tsingtau. „Leipzig" hat Ende Oktober Tsingtau verlassen und ist nach Japan gegangen, wo Tsuraga und Miyadzu angelaufen wurden. „Emden" hat als Yangtse-Stationär Hankau und Kiukiang besucht. „Iltis" lag in Schanghai, „Jaguar" hat Amoy, Swatau, Kanton, Hongkong, Pakhoi und Hoihow angelaufen.

Das Flußkanonenboot „Otter" hat seine Station auf dem oberen Yangtse bezogen. Die fast 800 km lange Strecke von Itschang bis Tschunking, wo es am 6. November eintraf, wurde in 5 Tagen zurückgelegt und hierbei das gefährliche Stromschnellengebiet in 38 Dampfstunden überwunden, eine neue internationale Rekordleistung, bei der sich der neue Flußkanonenbootstyp glänzend bewährt hat. Der bisherige Rekord wurde mit 39,5 Dampfstunden von dem französischen Kanonenboot „Doudart de Lagrée" gehalten.

„Gneisenau" hat am 10. November zur Ausreise nach Ostasien Wilhelmshaven verlassen und am 16. November Malaga besucht, um dort eine Gedächtnisfeier zu Ehren der mit der alten „Gneisenau" am 16. Dezember 1901 Verunglückten abzuhalten; das Schiff ist am 22. November in Port Said eingetroffen.

Australische Station. „Condor" befand sich im verflossenen Monat auf einer Rundreise durch die Häfen von Neu-Guinea, „Cormoran" in Matupi und Yap. „Planet" ist nach beendeter Reparatur in Singapore über Makassar (Celebes) und Amboina nach Friedrich-Wilhelmshafen zurückgekehrt und wird die Vermessungsarbeiten wieder aufnehmen.

Ostafrikanische Station. „Sperber" Durban und Kapstadt. „Seeadler" im Bereich der ostafrikanischen Kolonie.

Westafrikanische Station. „Eber" Kribi, Duala, Old Calabar und Lome. „Panther" Stationär in Duala.

Amerikanische Station. „Bremen" ging über Guayaquil nach Panama, von wo ihn Unruhen in der Republik Honduras nach Amalpa riefen. Der Kreuzer landete dort zum Schutze der Deutschen ein Landungskorps und ging nach Wiederherstellung geordneter Zustände nach Corinto (Nicaragua) und St. José de Guatemala.

Mittelmeer-Station. „Loreley" hatte am 5. November in der Nähe von Lepanto eine kurze Grundberührung. Beim Abschleppen war ihr ein englischer Torpedobootszerstörer behilflich. Sie blieb unbeschädigt. Das Schiff befand sich auf dem Wege nach Triest, um dort die üblichen Jahresreparaturen ausführen zu lassen.

— Schulschiffe. „Freya" Havanna, Kingston, Puerto Cabello.

„Hansa" Barbados, Port of Spain, Curaçao.

„Hertha" Biserta, Marmarice, Haifa, Port Said, Alexandrien. In Port Said besuchten Seine Kaiserliche Hoheit der Kronprinz und die Kronprinzessin, die sich mit dem Postdampfer „Prinz Ludwig" auf der Ausreise nach Colombo befanden, das in Parade liegende Schulschiff.

„Victoria Louise" Cattaro, Venedig, Smyrna.

— Verschiedenes. Die Gedenktafeln zu Ehren der in China und Südwestafrika Gefallenen wurden in den katholischen und evangelischen Kirchen im November eingeweiht.

Ehrentag. Der Admiral v. Knorr feierte am 9. November die 40jährige Wiederkehr des Tages, an dem er das Kanonenboot „Meteor" in dem ehrenvollen

Digitized by Google

Gefecht mit dem französischen Gegner „Bouvet“ befehligte. Der Staatssekretär des Reichs-Marine-Amts übermittelte die Glückwünsche der Marine.

Verlust des Segelschiffes „Preußen“. Der deutsche Fünfmaster „Preußen“ wurde am 6. November im Kanal durch einen englischen Dampfer gerammt, versuchte sodann, nachdem die Benutzung von Schleppern des schweren Wetters wegen unmöglich geworden war, bei Dungeneß zu ankern und strandete nach Brechen beider Bugankerketten bei Dover. Das Verhalten der pflichttreu auf dem Schiffe ausharrenden Besatzung hat ihr die Achtung der Seeleute aller Nationen erworben. Das opferwillige, todesmutige Verhalten der englischen Rettungsmannschaft verdient volle Anerkennung. Seine Majestät der Kaiser sandte der Besatzung der „Preußen“ folgendes Telegramm, das mit Hurra begrüßt wurde:

„Tief betrübt durch die Nachricht von dem schweren Unglück des stolzen Fünfmasters „Preußen“, spreche ich der Reederei mein wärmstes Beileid aus. Ich bitte um direkte Meldung über den Ausgang der Katastrophe, besonders über das mich beunruhigende Schicksal der braven Mannschaft.

Wilhelm I. R.“

Das Bauprogramm der Hamburg-Amerika Linie. Die Hamburg-Amerika-Linie hat gegenwärtig außer einem großen Neubau für die transatlantische Fahrt von 60 000 Tonnen Deplacement vierzehn Dampfer mit einer Tragfähigkeit von zusammen 110 000 Tonnen im Bau. Einschließlich dieser Neubauten stellt sich die Flotte der Hamburg-Amerika Linie auf insgesamt 1 022 452 Bruttoregistertonnen, was eine bisher nie dagewesene Vereinigung von über einer Million Registertonnen unter einer Reedereiflagge bedeutet. Wie die „Hamburger Beiträge“, das Organ der Hamburg-Amerika Linie, im Anschluß daran noch mitteilen, glaubt die Verwaltung der Gesellschaft dieses Bauprogramm ohne die Aufnahme neuer Mittel durchführen zu können.

⚜

England. Allgemeine Lage. Es hatte sich wie von selbst ergeben, daß nach dem Tode König Eduards die lauten Stimmen der politischen Tagesfehde eine Zeitlang schwiegen. Nun aber ist dieser vorübergehende Beharrungszustand überall einer lebhaften Tätigkeit gewichen.

In der äußeren Politik ist das englische Vorgehen gegen Persien kurz zu erwähnen. Am 17. Oktober kam die überraschende Meldung aus Teheran, England habe der persischen Regierung angekündigt, es werde, und zwar auf persische Kosten unter Leitung von Offizieren der indischen Armee, eine lokale Gendarmerie zum Schutze der Straße Buschire—Schiras—Ispahan bilden, wenn Persien nicht binnen drei Monaten selbst die Ordnung auf den südlichen Handelsstraßen herstelle. Die Wirkung dieser Note wurde abgeschwächt durch amtliche Erklärungen, wonach England die Selbständigkeit Persiens nicht anzutasten, sondern nur einen vorübergehenden Druck auf die dortige Regierung auszuüben beabsichtige. — Örtliche Unruhen in Lingah, an der Küste des persischen Golfs, gaben gleichzeitig Anlaß zum Eingreifen eines Landungskorps; die Truppen wurden jedoch zurückgezogen, sobald die Ordnung hergestellt war. Es war naheliegend, daß die außer Persien selbst am meisten interessierten beiden Mächte, Rußland und die Türkei, den erwähnten Vorgängen lebhafte Aufmerksamkeit zuwendeten. —

Auf dem Gebiete der inneren Politik hat das Scheitern der Verfassungskonferenz der Lage das Gepräge aufgedrückt. Wie bekannt, waren im Sommer die Führer der beiden führenden Parteien zu geheimen Beratungen zusammengetreten,

Digitized by Google

um eine Einigung in der Frage über die Gerechtsame des Oberhauses zu erzielen. Hatten auch schon seit längerer Zeit vielfach Zweifel an einem erfolgreichen Verlauf der Unterhandlungen geherrscht, so waren doch bis zuletzt die Hoffnungen auf einen friedlichen Ausgleich nicht aufgegeben worden. Die Konferenz hat sich indessen aufgelöst, ohne zu einem Ergebnis zu gelangen. Auflösung des Parlaments und Neuwahlen noch vor Jahresschluß sind daher zu erwarten.

Bei den bevorstehenden harten Wahlkämpfen wird nicht nur der Streit um die Verfassung, sondern auch der gesamte Komplex der andern schwebenden Fragen, Schutzzoll oder Freihandel, Flottenrüstung, Homerule und Neuorganisation des Reiches, von neuem vor das Tribunal der erregten Öffentlichkeit gebracht werden. Auch das „deutsche Gespenst", das bei den vorigen Wahlen von den Unionisten nicht ohne Erfolg vor die Massen gezaubert worden war, wird nun voraussichtlich wieder herhalten müssen, ob mit der früheren Wirksamkeit, bleibt abzuwarten. In weiten Kreisen ist man doch wohl allmählich der Übertreibungen in diesem Punkte müde, und eine neue „Flottenpanik" hervorzurufen, ist nicht allzuviel Aussicht vorhanden. Manche Anzeichen deuten darauf hin. —

— Flottenpolitik. Wie wir im vorigen Monat erwähnten, hatten im Herbst die Agitation der Imperial Maritime League und die Forderungen des Admirals Lord Charles Beresford im Zusammenhang mit dem bevorstehenden Zusammentritt des Parlaments die Frage der Flottenrüstungen wieder in den Mittelpunkt der innerpolitischen Erörterungen gestellt. Während der letzten Oktoberwochen ist dann fast kein Tag vergangen, an dem nicht einer der maßgebenden Männer einen Anlaß benutzt hätte, um zu dieser Angelegenheit Stellung zu nehmen. Die ganzen Debatten sind für uns Deutsche recht eintönig, und es ist nicht ganz leicht, in dem Durcheinander von immer wiederkehrenden Angst- und Mahnrufen, Beruhigungsreden und Stärkevergleichen den Faden zu finden und Ernstgemeintes, Wesentliches zu sondern von leerem Parteigerede, das nur den Zwecken des Augenblicks dient. Alles in allem aber gewinnt man den Eindruck, als habe die extreme Richtung nicht den gewünschten Erfolg erzielt.

So behandelt im »Spectator« Sir William White die Frage der von Lord Charles Beresford vorgeschlagenen 2 Milliarden Anleihe. Beresfords Briefe und Vorschläge seien ein Versuch, abermals Unruhe in das Volk zu tragen, ohne daß ein Grund dazu vorliege. Deutschland habe sein Bautempo nicht beschleunigt und beabsichtige nicht, es zu tun; es bestehe daher auch keine kritische Lage in England. Eine Anleihe sei, nebenbei bemerkt, keine glückliche Lösung der Deckungsfrage. Er selbst habe bei der Durchführung der »Naval Defence Act« von 1889 mitgewirkt und kenne zur Genüge die Schwierigkeiten, die durch eine Anleihe entständen; er sei daher Gegner dieses Verfahrens.

Im gleichen Sinne hat sich schließlich der Erste Lord der Admiralität, Mr. McKenna, gelegentlich einer Rede vor einer Arbeiterversammlung in der Workmen's Hall zu Blaenavon geäußert. Soviel Hochachtung er vor den Admiralen und Generalen habe, die die Resolution der Flottenliga unterzeichnet hätten, in dem Punkte der Anleihe könne er ihnen nicht zustimmen. Sie alle vergäßen, daß England seine Marine nicht für dieses Jahr, das kommende oder das übernächste, sondern für alle Zeiten als die stärkste der Welt zu erhalten verpflichtet sei. »A loan is a temporary expedient. If we borrowed one hundred millions to-day we should very soon have spent it, and then we should have to pay the interest on the loan. No, we must go on paying our way as long as we can, and it will be the first sign of decadence when our navy is not longer paid for out of the annual revenue.«

Digitized by Google

Am 15. Oktober ist dann Balfour selbst, der Führer der unionistischen Partei, in seiner großen langerwarteten Rede vor dem Imperial Union Club zu Glasgow mit äußerstem Nachdruck für erneute und verstärkte Flottenrüstungen in die Bresche gesprungen. Aber auch seine Ausführungen waren so offenbar einseitig und tendenziös gefärbt, daß sie ihre Wirkung verfehlten und ihm sogar Widerspruch aus den eigenen Reihen einbrachten.

Selbst »Army and Navy Gazette« erteilt auffallenderweise Balfour eine Absage. »It is the anti-German agitation which is carried on in certain organs, and the effeminate and hysterical outbursts of the Imperial Maritime League which confuse issues and postpone the fulfilment of the aspiration expressed by Mr. McKenna.«

Die liberalen Zeitungen bekämpfen durchweg Balfours Ausführungen lebhaft. »Daily Chronicle« beklagt die auf parteipolitische Gründe zurückzuführenden Übertreibungen. Sie erklärt es für einen gefährlichen, verderblichen Unsinn, zu behaupten, daß der Zweimächte-Standard gegenwärtig nicht einmal annähernd gewahrt sei.

»Daily News« meint, daß von irgendwelchen geheimnisvollen Vermehrungen im deutschen Kriegschiffbau nicht die Rede sei.

»Morning Leader« sagt: „Der Schaden, den Balfour durch seine herausfordernden Worte anrichtete, kann unermeßlich sein. Deutschland sehnt keinen Krieg herbei. Aber die gewissenlose Agitation einzelner Preßorgane und Volkskreise verursacht England wie Deutschland viel Ärger und großen Schaden. So kommt es, daß Deutschland den Krieg zwar nicht wünscht, aber auf alle Fälle gerüstet ist. Es wird höchste Zeit, daß die Agitation Londoner Kreise endlich als das gebrandmarkt wird, was sie ist: Ein lächerlicher, dabei aber unverantwortlicher Kreuzzug gegen die Menschlichkeit."

Der Erste Lord der Admiralität, Mr. McKenna, hat am 20. Oktober in einer Versammlung auf Balfours Rede geantwortet. Er glaubt, daß diese trotz ihrer scharfen Sprache nicht viel Erfolg haben werde, da das Publikum sein Klagelied zu genau kenne. Balfour habe nichts Neues gesagt; der kritische Moment, den er im vorigen Jahre für 1912 angekündigt habe, sei diesmal auf 1913 verschoben und werde das nächste Mal wohl auf 1914 gelegt werden. Allgemeine Redensarten über Gefahr und Krisis seien ohne Wert.

Leider ist noch zu erwähnen, daß Admiral Mahan in dem durch ihre deutschfeindliche Richtung bekannten »Daily Mail« zu der Frage der Rüstungen und der ganzen militärpolitischen Weltlage folgendermaßen Stellung genommen hat: Das einzige Gegengewicht gegen die Militärmacht des Dreibundes — so ist der Kernpunkt seiner Darlegungen — sind die Finanzquellen Frankreichs und die Flotte Großbritanniens, vor allem die letztere. Denn »should occasion arise, the Navy of Great Britain, if duty maintained, controls the approaches to the German coast«. »This means, substantially, the suppression of German seaborne commerce.« Keine andere Macht werde sich einer solchen Vernichtung der deutschen Handelsflotte ernstlich entgegenstellen. Frankreich sei es ganz willkommen, und die Vereinigten Staaten hätten nur einen ausgedehnten eigenen Küstenhandel, würden also auch nicht direkt betroffen. Es sei deshalb wunderbar, daß es noch einsichtige Menschen in England gebe, die einer weiteren Einschränkung der Rechte des Kriegführenden im Handelskriege, wie sie die Londoner Deklaration bringe, das Wort reden. England habe die Seemacht in seinen Händen. Deutschland werde schwere und unwiederbringliche Verluste durch Zerstörung seines Handels erleiden, denn die Unterdrückung

Digitized by Google

des Seehandels, sei sie nun vollständig oder nur teilweise, bedeutet heute wie zu allen Zeiten finanziellen Zusammenbruch, militärische Machteinschränkung und Verarmung des Volkes. Alles in allem wird Deutschland als der die Welt bedrohende Unruhestifter hingestellt, der nur von England noch im Zaum gehalten wird. Admiral Mahan hat viele Jahre hindurch gerade unter den deutschen Seeoffizieren einen so dankbaren Leserkreis gefunden, daß wir es aus persönlichen Gründen bedauern müssen, wenn derselbe Mann seine Feder zu so einseitiger Polemik hergibt.

— Greater Britain. Am 4. November eröffnete der Herzog von Connaught als Vertreter des Königs das erste südafrikanische Parlament. Auf die Bedeutung des Ereignisses näher einzugehen verbietet hier der Raum. — Sind in diesem Teile des britischen Weltreiches auch viele Probleme noch ungelöst, ein hohes Ziel ist erreicht, und mit Recht denkt ganz England in diesen Tagen dankbar der Männer, die ihre Lebensarbeit dem jetzt vollendeten Werke weihten. Ohne Eifersucht aber blickt Deutschland auf das, was hier geleistet wurde.

Am 1. November ist eine weitere Strecke der Kap—Kairo-Bahn dem Verkehr übergeben worden; nachdem im Januar 1910 die Strecke Khartum—Wad Medani am blauen Nil eröffnet worden war, kommt jetzt der nächste Abschnitt nach Süden bis nach Sennar, etwa 100 km, hinzu. Im Laufe des nächsten Jahres ist die Weiterführung bis nach Kosti am weißen Nil geplant.

Der König hat die Absicht ausgesprochen, im nächsten Jahre mit seiner Gemahlin zum feierlichen Krönungs-Durbar nach Indien zu gehen. Es wird das erste Mal sein, daß ein englischer Herrscher persönlich sich in die Kolonien begibt.

— Seekriegsrecht. Die Londoner Handelskammer hat eine Kommission eingesetzt zu dem Zweck, den Einfluß der Bestimmungen der Londoner Deklaration auf Englands Seehandel, unter besonderer Berücksichtigung der Nahrungsmittelversorgung, zu prüfen. Die konservative Presse Englands nimmt natürlich gegen den Inhalt der Deklaration Stellung.

Im Gegensatz dazu führte ein konservatives Mitglied des Unterhauses in einer Rede vor der Handelskammer zu Birmingham aus, daß es für England das richtigste wäre, die Londoner Beschlüsse zu ratifizieren. Der Redner vertrat durchaus den Standpunkt einer übermächtigen englischen Flotte. Man dürfe sich jedoch nicht wundern, wenn Deutschland eine starke Flotte baue, solange England auf der Erhaltung des uneingeschränkten Seebeuterechts bestehe. Nachdem man durch Zustimmung zur Pariser Deklaration gewisse Rechte aufgegeben habe, müsse man jetzt klugerweise konsequent sein und weitere rechtliche Festsetzungen anerkennen. Der augenblickliche Zustand sei ein Anachronismus und für England eher nachteilig als günstig.

In einer Zuschrift an die »Times« wendet sich Admiral Mahan, der schon im oben erwähnten Daily Mail-Aufsatz dies Thema berührt, gegen die Ansichten über Seebeuterecht, die auf der interparlamentarischen Konferenz in Brüssel auch von englischen Abgesandten vertreten worden sind. Die unbeschränkte Ausübung des Seebeuterechts müsse, sagt Mahan, gerade bei den heutigen hochentwickelten Wirtschafts- und Verkehrsformen sehr stark fühlbar werden, es sei also ein unentbehrliches Kriegsmittel.

— Personal. Das Kriegsgericht gegen den ehemaligen Kommandanten des „Bedford", Captain Fitzherbert, der mit seinem Schiff auf die Samarang-Felsen am Südeingange der Korea-Straße aufgelaufen war, fand an Bord des „Bulwark" in Sheerneß unter dem Vorsitz von Vizeadmiral Sir G. Neville statt. Kommandanten und Navigationsoffiziere des „Minotaur", Flaggschiffs auf der ostasiatischen Station, und des „Monmouth" waren heimberufen worden, um als Zeugen vernommen zu werden.

Digitized by Google

Das Gericht sprach den angeklagten Kommandanten schuldig, weil »he did negligently suffer the »Bedford« to be stranded«, und verurteilte ihn zu einem strengen Verweise und Abkommandierung. Gegen den Navigationsoffizier des Schiffes wurde dasselbe Urteil gefällt.

Die brasilianische Regierung hat die Admiralität um Überlassung von zehn Unteroffizieren der englischen Marine als Instrukteure gebeten. Sechs türkische Marineoffiziere sind unter Leitung ihres englischen Instrukteurs, Captain Faught, in England eingetroffen, um Informationskurse dort durchzumachen; ein Teil von ihnen wird der Atlantischen Flotte, ein anderer technischen Betrieben in Portsmouth zugeteilt.

»United Service Magazine« bringt einen lesenswerten Aufsatz des Commander Hamilton Currey über »The Psychology of Command«. „Bezeichnend für unsere Zeit ist eine Verherrlichung der Demokratie, und wir hören oft, in den Volksmassen liege ein Schatz von geistiger Kraft verborgen, der nur entdeckt zu werden brauchte. Gerade in Hinsicht auf die Ergänzung des Offizierkorps spricht man oft davon. Entgegen diesen Bestrebungen zeigen unsere Darlegungen, daß es ein Tag des Unglücks für England sein würde, an dem man Offiziere, sei es zu Lande oder zu Wasser, aus verschiedenen Volksklassen nehmen würde." —

Stellenwechsel. Vizeadmiral George Fowler King Hall zum Commander in chief der australischen Station an Stelle von Vizeadmiral Sir Richard Poore, Kontreadmiral Paul Werner Bush zum Chef der Kapstation als Nachfolger von Vizeadmiral Egerton, Kontreadmiral R. H. Peirse zum Rear Admiral in the Home Fleet für Kontreadmiral Fr. Charles Doveton Sturdee, Kontreadmiral Richard Bowles Farquhar zum Rear Admiral in the 3rd and 4th divisions of the Home Fleet (Devonport) an Stelle von Kontreadmiral Arthur C. Galloway.

— Schwimmende Streitkräfte. 1. Allgemeines. Die 6 Schiffe der „Royal Sovereign"-Klasse haben Befehl erhalten, ihre gesamte bewegliche Ausrüstung an die Werften abzugeben, nur Geschütze und Maschinenanlagen bleiben noch an Bord. Man nimmt an, daß die Schiffe damit praktisch aus dem aktiven Bestande ausscheiden.

Einige Blätter bringen die Nachricht, es sei eine weitere Konzentrierung der schwimmenden Streitkräfte in den heimischen Gewässern geplant, und zwar solle die Atlantische Flotte ihre Eigenschaft als selbständiger Verband verlieren und der Heimatflotte als neue Division zugeteilt werden.

2. Heimatflotte. In den letzten Oktoberwochen kohlte die 1. Division in Queensferry und nahm dann Torpedoschießübungen im Verbande vor. Die Schiffe zogen sich hierbei divisionsweise bis auf 10 sm auseinander, machten Wendung um 16 Strich, dampften bis 4500 m aufeinander zu und schossen dann divisionsweise. Fahrt der Zieldivision unbekannt. Bei dem ersten Anlauf wurden 100 Prozent Treffer erzielt. Der zweite Anlauf »saw a little trouble with the torpedoes which, in some cases, failed to run the required distance«. Ergebnisse der weiteren Anläufe sind nicht bekannt. Am 31. Oktober trat der Verband die viertägige Heimreise nach Portland an und marschierte durch den Pentland Firth und den St. Georges Kanal. Am Montag, dem ersten Reisetage, fanden »plotting exercises« statt, d. h. Übungen in der Bestimmung von Kurs und Fahrt eines entfernt stehenden gegnerischen Schiffes oder Verbandes, abends Scheinwerferübungen. Am Dienstag kam so schwere See auf, daß die meisten Schiffe vorübergehend beidrehen mußten; die Übungen fielen aus. Der neue Kreuzer „Liverpool" erwies sich als auffallend schlechtes Seeschiff; nachdem er längere Zeit beigedreht gelegen hatte, mußte er am Mittwoch nach Lough Swilly detachiert werden, um dort besseres Wetter abzuwarten. Donnerstag vormittag konnten die Linienschiffe ihre Tätigkeit wieder aufnehmen und hielten Schießübungen

Digitized by Google

mit Sprenggranaten bei Bills Rock ab; es wurde auf nahe Entfernungen gefeuert, und zwar mit leichter und schwerer Artillerie. Nachmittags wurde treffenweise aufgelöst, von allen Schiffen wurden Scheiben ausgesetzt und in Schlepp genommen; darauf wurde eine Art Prüfungsschießen bei bewegter See mit der leichten Artillerie abgehalten, beide Schiffe eines Treffens feuerten gleichzeitig. Alle Aufschläge wurden genau beobachtet und dem anderen Schiff hinüber signalisiert. In der folgenden Nacht wurde bei der noch stehenden Dünung »rough-weather night firing« erledigt; die Schiffe brachten dazu gleichzeitig Scheiben zu Wasser, dampfen hierauf zunächst von diesen Scheiben ab und danach in Kiellinie um sie herum. Das Feuer wurde von jedem Schiffe eröffnet, sobald es die Scheiben in Sicht bekam. Die Übung dauerte 2 Stunden. — Am Freitag wiederum Übungen im »plotting«. Während der letzten Nacht sollten 24 Zerstörer aus Portland das abgeblendet fahrende Geschwader im Kanaleingang angreifen; die Boote fanden jedoch den Verband nicht, auf den Schiffen wurde die ganze Nacht hindurch Kriegswache gegangen. Vor dem Einlaufen in den Hafen am Sonnabend Unterwasserschallsignal-Übungen mit Shambles Feuerschiff, das mit einer Glocke ausgerüstet ist; mehrere Schiffe der Division haben Empfänger dafür an Bord. —

„Blanche" tritt an Stelle von „Pathfinder" zur 1. Zerstörerflotte.

3. Andere Schiffsverbände und Schiffe. Die Mittelmeerflotte hat die battle practice beendet; die Schießresultate werden gerühmt.

Der auf der Ausreise nach Ostasien begriffene Kreuzer „Newcastle" mußte umkehren und nach Malta gehen zur Ausbesserung einiger Schäden, die sich auf der Weiterfahrt eingestellt hatten.

Der kleine Kreuzer „Proserpine" fand an der südpersischen Küste Anlaß zum Eingreifen. Außer der Truppenlandung in Lingah fand am 2. November bei Bris, in der Südostecke Persiens, zwischen Tschabar und Gwater-Bucht ein leichtes Gefecht zwischen dem Landungskorps der „Proserpine" und Eingeborenen statt; der Kommandant des Schiffes wurde leicht verletzt. Mit dem Vorgehen in Lingah hat dieser Zwischenfall nichts zu tun, es handelt sich um ein Scharmützel mit Waffenschmugglern, die der britischen Regierung seit längerer Zeit an der Westgrenze Indiens zu schaffen machen.

4. Torpedo- und U-Boote. 10 Zerstörer der Nore-Division und 11 Boote der Sheerneß-Flottille machten einen Übungsnachtangriff gegen die Hafenwerke von Sheerneß. Landbefestigungen und Scheinwerfer waren besetzt. Es gelang den Booten nicht, unbeobachtet heranzukommen; sie wurden unter Feuer genommen, sobald sie innerhalb Schußweite gelangten.

»Hampshire Telegraph« teilt mit, daß nicht die Devonport- (5.), sondern die Nore- (3.) Zerstörerflottille nach Harwich verlegt wird.

Beim Anlegen rammte in Portland Zerstörer „Pincher" den bereits festliegenden „Boyne" infolge falschen Manövers oder Maschinenversagers; letzterer wurde stark beschädigt. Bei einem Zusammenstoß zwischen den Torpedobooten „072" und „066" vor der Themse-Mündung wurden beide Boote erheblich verletzt.

— Kriegshäfen, Küstenverteidigung. Das im vorjährigen Etat bewilligte Schwimmdock soll spätestens im September nächsten Jahres fertiggestellt sein. Als Abmessungen werden angegeben: Größte Länge 198 m, Länge über den Stapelklötzen 183 m, Breite 34 m. Hebekraft 35 000 Tonnen. Große Ausbaggerungen haben im Becken von Fountain Lake stattgefunden, wohin es gelegt werden soll.

Die Beendigung der großen neuen Hafenanlagen in Simonstown unweit Kapstadt wurde durch Einweihung des Schlußsteins in Gegenwart des Herzogs von Connaught gefeiert. Die umfangreichen Bauten liegen in der False Bay, an der Ostseite der Kaphalbinsel; ihre Herstellung hat 10 Jahre in Anspruch genommen und

Digitized by Google

über 40 Millionen ℳ gekostet. Sie machen Simonstown zu einem Stützpunkt für Schiffe aller Größen. Zwei große Molen schaffen geschützte Liegeplätze und enthalten reichhaltige Kohlenlager und Krananlagen. Das neue Trockendock ist im ganzen 227 m lang und kann durch Zwischenpontons unterteilt werden; um das Dock herum liegen die Werkstätten. Dem Ausbau des neuen Kriegshafens liegt vor allem die Absicht zugrunde, im Kriege für den Verkehr nach Indien und Ostasien erforderlichenfalls vom Suezkanal unabhängig zu sein.

Werft und Trockendock zu Esquimault, die bisher unter englischer Verwaltung standen, wurden der kanadischen Regierung übergeben.

— Schiffsbauten, technische Versuche, Werften.

1. Allgemeines. Nach »Western Daily Mercury« werden für 1910 gebaut werden: 4 Linienschiffe und 1 Panzerkreuzer, also nicht 2 Linienschiffe und 3 Panzerkreuzer, wie bisher verlautet.

Turbinen von je 31 000 HP für die in Devonport und Portsmouth zu beginnenden neuen Schiffe sind bei Hawthorn, Leslie & Co. und bei der Parsons Marine Steam Turbine Co. in Bestellung gegeben.

2. Linienschiffe. Ergebnisse der Probefahrten des Linienschiffes „Neptune“:

	HP	Umdrehungen	kn	Kohlenverbrauch pro HP und Stunde
30 stündige Fahrt mit 7/10 Maschinenleistung	18 373	288	19	0,78 kg
8 stündige Volldampffahrt	27 721	333	21,78	0,66 kg

Die in Devonport vorgenommene Verstärkung des Ruders und der Rudereinrichtung des „Commonwealth“ ist beendet worden; die Erprobungen gaben nunmehr ein günstiges Resultat. Die Rudereinrichtungen der anderen Schiffe dieser Klasse sollen in nächster Zeit ebenfalls verstärkt werden.

Die neuerdings auf Linienschiffen verwendeten engrohrigen Yarrow-Kessel (Weite der Siederohre etwa 45 mm, bei Torpedobooten nur 26 bis 36 mm) sollen sich sehr gut bewährt haben. Besonders die für diese Kessel neu konstruierte Vorwärmeeinrichtung hat sich als praktisch erwiesen, da sie neben der Vorwärmung gleichzeitig durch Fettablagerung des Speisewassers und somit Reinhaltung der Siederohre vorteilhaft wirkt.

3. Kreuzer. Die 24 stündige Abnahmeprobefahrt des kleinen Kreuzers „Blanche“ ist befriedigend verlaufen; im besonderen hat sich der Fortfall der Marschturbinen, der hier zum erstenmal versucht wurde, gut bewährt.

„Weymouth“ ist auf der Elswick-Werft vom Stapel gelaufen. Fünf weitere Kreuzer desselben Typs sind in Bau gegeben worden; zwei von ihnen sind die bis dahin noch nicht vergebenen Schiffe des Etats 1910, von den andern drei sind zwei für Australien und einer für Kanada bestimmt.

4. Torpedoboote. Zerstörer „Ruby“ ist bei White & Co. in Cowes vom Stapel gelaufen.

Neuerdings mehren sich die Stimmen gegen den schwarzen Anstrich der Zerstörer, wegen ihrer größeren Sichtbarkeit bei Tage; diese soll besonders auffallend sein im Vergleich zu den dreimal so großen hellgrau gestrichenen Scouts.

— Artillerie. Bei Elswick finden seit einiger Zeit Versuche mit einem 36 cm-Geschütz statt. Bei dem letzten Schießversuch feuerte das Geschütz hintereinander zehn Schuß. Es ist mit dem Elswick liquid and air recoil cushion ausgerüstet. Von der Rücklaufbremse heißt es: »So perfectly did the cushion bear the recoil that the gun did not move and fired shot after shot with absolute precision«. Nach

Digitized by Google

»Navy League Annual« erhält das brasilianische Linienschiff „Rio de Janeiro" zwölf solcher Geschütze (außerdem vierzehn 15 cm).

»Times« bringt einen längeren Aufsatz über die Entwicklung der schweren Schiffsartillerie und über die Gründe für den Übergang vom 30,5 cm L/50 zum 34 cm L/45. Mit der Kaliberlänge 50 bei den 30,5 cm sei man an der obersten Grenze angelangt, eine größere absolute Länge wäre bei den Drahtrohren nicht durchführbar gewesen, ohne die Längsfestigkeit in Frage zu stellen; man sei deshalb beim 34 cm auf L/45 zurückgegangen. Ungeachtet seiner relativ geringeren Länge sei naturgemäß das 34 cm dem 30,5 an Mündungsgeschwindigkeit und Aufschlagkraft überlegen infolge Steigerung des Geschoßgewichts von 385 kg auf 567 kg. — Der Durchmesser der neuen Türme soll nicht größer werden als der des 30,5 cm-Turmes.

Die Aufstellung sämtlicher schwerer Türme in der Längsachse der Schiffe, wie sie für „Thunderer", „Conqueror" und „Monarch" geplant ist, wird von manchen Fachleuten mit Rücksicht auf das schwache Feuer voraus und achteraus für nicht vorteilhaft gehalten.

Auf „Hannibal" werden zur Zeit in den beiden 30,5 cm-Türmen die Geschütze der rechten und linken Seite gegeneinander ausgetauscht. Zugleich mit diesem Wechsel werden die Rohre um 180° um die Längsachse herumgedreht, so daß die bisherige obere Seite nach unten kommt. Man will dadurch dem Durchbiegen der Rohre entgegenwirken, das an den Geschützen dieses Modells aufgetreten ist.

Im Fort Albert bei Yarmouth, Isle of Wight, einem der Außenforts von Portsmouth, wurden weitere Versuche mit den schon im vorigen Monat erwähnten »tracers«, den patentierten amerikanischen Granaten, gemacht, die mit einem Leuchtsatz im Boden versehen sind. Etwa 70 von diesen Geschossen wurden auf mehrere Scheiben verfeuert, die einen passierenden Torpedobootsverband darstellten. Die Armee-Artillerieoffiziere, die dem Versuche beiwohnten, wollen die Einführung der neuen Granate empfehlen, weil sie die Möglichkeit bietet, die Aufschläge der verschiedenen Geschütze im Massenfeuer auseinanderzuhalten. Nebenbei hat der Schießversuch auffallend klar die Unterschiede in den Geschoßgeschwindigkeiten der Geschosse aus alten und aus neuen Geschützrohren gezeigt; es war deutlich zu erkennen, wie eine aus einem neuen Rohre abgefeuerte Granate früher das Ziel erreichte, als ein Geschoß aus einem schon abgenutzten Rohr, das einige Zeit vorher abgefeuert worden war.

Versuche mit Leuchtgranaten als Ersatz der Scheinwerfer zur Beleuchtung angreifender Torpedoboote haben gute Ergebnisse gehabt.

— Torpedowaffe. Eine eigenartige und neue Erfindung will ein Mr. G. S. Hazlehurst in Birkenhead gemacht haben; er hat einen Explosionskörper konstruiert, der vorn auf den Torpedo aufgesetzt und an Stelle des bisher verwendeten »cutter« dazu dienen soll, die Torpedoschutznetze der Schiffe zu durchbrechen. Bei der Erprobung soll ein mit dieser Einrichtung versehener Torpedo glatt durch ein Netz hindurchgegangen sein.

— FT- und Signalwesen. 40 sm südlich von Colombo und 4 sm von der Küste entfernt wurde eine neue FT-Großstation fertiggestellt; man hat sie soweit binnenlands gelegt, um sie im Kriegsfalle gegen Zerstörung von See aus zu sichern.

— Armee. Lord Curzon sprach in einer öffentlichen Versammlung über Notwendigkeit und Nutzen der allgemeinen Wehrpflicht. Das Gefühl unbedingter Sicherheit, das seit Trafalgar jeder Bewohner Englands hege, sei heute nicht mehr in vollem Maße berechtigt.

Lord Kitchener ist von der Regierung aufgefordert worden, an den Sitzungen des Committee of Imperial Defence teilzunehmen.

Digitized by Google

— Marineluftschiffahrt. Captain Murray Sueter, der sich bereits um die Entwicklung des U-Bootswesens in langjähriger Tätigkeit hochverdient gemacht hat, ist zu »inspecting captain of airships« ernannt worden. Während der letzten beiden Jahre wurde ihm schon dienstlich Gelegenheit geboten, sich über Luftschiffsangelegenheiten zu unterrichten.

Das in Barrow bei Vickers Sons & Maxim im Bau befindliche große Marineluftschiff geht seiner Vollendung entgegen. Es gehört dem starren System an, die Verbände sind aus Duralumin hergestellt. Die Länge beträgt 150 m, der Durchmesser 15 m, die beiden Petroleum-Motoren leisten je 200 HP. Die Tragfähigkeit des Schiffes soll 20 Tonnen erreichen, die Geschwindigkeit bis zu 50 sm pro Stunde. Apparate für FT sind vorgesehen; in Barrow ist eine große Luftschiffshalle errichtet.

Vereinigte Staaten von Amerika. Wenn auch Vorkommnisse von besonderer Bedeutung auf militärischem Gebiete neuerdings nicht zu verzeichnen sind, so zeigt sich doch, daß das militärische Leben in der Union sich in steter Entwicklung befindet und daß für diese Entwicklung von zuständiger Seite fortlaufend gesorgt wird. Neuerdings ist wiederum von einer „Reorganisation" der Marineinfanterie die Rede, und zwar im Sinne einer Loslösung dieser Truppe von der Marine und ihrer Angliederung an das Landheer. Es heißt, daß der sehr einflußreiche neue Generalstabschef, General Leonard Wood, diese Änderung begünstigt, um eine geeignete »advance base force« zur Hand zu haben. Während also hiernach ein Bedürfnis vorhanden zu sein scheint, für überseeische Operationen jederzeit über ein mobiles Expeditionskorps verfügen zu können, fordert der Chef der Küstenartillerie, General Murray, erneut und energisch eine Verstärkung der für die lokale Küstenverteidigung bestimmten Truppen und den Ausbau der erforderlichen Werke. Nach seinem Jahresberichte sind für die Bemannung der Werke 1376 Offiziere und 33905 Mann erforderlich, aber nur 701 Offiziere und 19321 Mann bis jetzt etatmäßig, so daß rund die Hälfte des notwendigen Personals fehlt. Dieses Manko können die Milizorganisationen der Küstenartillerie schon deshalb nicht ausgleichen, weil ihre Ausbildung zu weit hinter den Anforderungen zurückbleibt; tatsächlich üben sie alljährlich in den Küstenbefestigungen nur 1 bis 2 Wochen. Als ein besonderer Übelstand wird erwähnt, daß die Abschiedsgesuche der älteren Küstenartillerieoffiziere sich mehren, teils weil die Beförderungsaussichten schlecht sind, teils weil das Leben auf den entlegenen Posten bei dem Fehlen größerer Garnisonverbände ihnen zu einförmig ist.

Für die Verteidigung der Küstenwerke in der Heimat, auf dem Isthmus von Panama und in den auswärtigen Besitzungen wird außer der Küstenartillerie eine Feldtruppe von rund 55000 Mann an Infanterie, Reiterei und Feldartillerie als notwendig angenommen, also weit mehr als die Hälfte der Etatsstärke der Armee. Da bei dem bisherigen Vorgehen noch 10 Jahre vergehen würden, bis die erforderlichen Zahlen an Küstenartillerie- und Feldtruppen bewilligt sein werden, so werden größere Etatsvermehrungen für die nächste Zeit gefordert. Desgleichen wird verlangt, daß für die vorhandenen und im Bau befindlichen Küstenwerke die erforderliche Ausstattung mit Scheinwerfern, Feuerleitungseinrichtungen, Minen usw. beschleunigt werde.

Mit Bezug auf die Flotte selbst hat der Marinesekretär in San Francisco sich dahin geäußert, daß er den Wünschen hinsichtlich eines angemessenen Schutzes der Westküste beipflichte, eine Teilung der Flotte aber zur Zeit nicht befürworten könne. „Hätte Rußland seine Flotte bei Port Arthur nicht geteilt, so würde wahr-

Digitized by Google

scheinlich die Geschichte einen anderen Inhalt bekommen haben." Im übrigen war der Marinesekretär der Meinung, daß an der atlantischen Küste zu viele Werften vorhanden sind und daß die Hälfte davon aufgelassen werden müsse.

— Flottentätigkeit. Wegen der an einzelnen Hafenplätzen stattgehabten Choleraerkrankungen ist der Besuch von Mittelmeerhäfen durch die Linienschiffe der Atlantischen Flotte aufgegeben worden. Die Schiffe sind divisionsweise nach den englischen und französischen Häfen Portland, Gravesend, Brest und Cherbourg detachiert und sollen am 16. Januar 1911 wieder vor Guantanamo (Kuba) versammelt sein, um die Winterübungen aufzunehmen.

Die Ausreise wurde am 3. November von einem Versammlungsplatze in See, etwa 250 sm von der Küste von New Jersey, im Flottenverbande angetreten.

Das Linienschiff „Georgia", auf dem bei den Schießübungen das lange Feld eines 30,5 cm Geschützes abgeflogen war, hat vier neue Geschütze dieses Kalibers erhalten.

In der Pazifischen Flotte ist nach erfolgtem Divisionswechsel der Panzerkreuzer „West Virginia" Flottenflaggschiff geworden.

Dem Wettbewerb unter dem Maschinen- und Heizerpersonal in der Behandlung der Maschinen und Kessel, dem engineering contest, wird steigende Aufmerksamkeit in der Flotte gewidmet, und die bereits erzielten Erfolge sind bemerkenswert. So wird gemeldet, daß die Kosten für Heiz- und Schmiermaterial im letzten Rechnungsjahre um rund 2000000 Dollars geringer gewesen sind, als im vorhergehenden Jahre. Hiervon kommt allerdings etwa die Hälfte auf die Herabsetzung der Zahl der Dampftage: die andere Hälfte der Ersparnis ist jedoch auf Verbesserungen an den Kesseln und Speisepumpen sowie an den Einrichtungen für künstlichen Zug, ferner aber auch auf bessere und wirtschaftlichere Behandlung zurückzuführen. Erwähnenswert ist auch, daß der Verbrauch an Packungsmaterial um 39 Prozent und an Schmieröl um 9 Prozent zurückgegangen ist. Auf der Rückreise der 1. Panzerkreuzerdivision von Valparaiso nach San Francisco verbrauchte das Flaggschiff „California" 30 Prozent weniger Kohlen als angenommen worden war. Gelegentlich der Übergabe des Preises des Präsidenten an das Linienschiff „Nebraska" wurde bekannt gegeben, daß in Zukunft in der »competition for battle efficiency« die Schießleistungen mit 75 Prozent und die Leistungen im engineering contest mit 25 Prozent berechnet werden sollen.

Am Schlusse der Rückreise der 1. Panzerkreuzerdivision wurde eine Wettfahrt der drei Schiffe abgehalten, aus welcher die „California" mit 20,4 kn während 6 Stunden als Siegerin hervorging.

Infolge des Brandes auf der „North Dakota" ist angeordnet worden, daß bei Übernahme von Heizöl, um die Entzündung von Gasen zu vermeiden, innerhalb einer Entfernung von 15 m von der Übernahmestelle und ebenso in den Abteilungen, welche Öltanks enthalten, kein offenes Licht gebrannt und kein elektrischer Apparat verwendet werden darf, bei welchem eine Funkenentwicklung zu befürchten wäre. Das Einsteigen in Heizöltanks darf erst erfolgen, wenn sie durch Dampf gasfrei gemacht worden sind, und auch dann müssen die Leute ein Ende um den Leib nehmen. Endlich sollen bei Kesselanlagen für Ölfeuerung die Vorwärme- und Entwässerungstanks (settling tanks) in Wegfall kommen. Die letztgenannte Maßnahme soll allerdings schon vor dem Brande auf „North Dakota" beabsichtigt gewesen und durch diesen nur beschleunigt worden sein. Man ist überhaupt durch den erwähnten Unfall vielfach gegen die Ölheizung mißtrauisch geworden und neigt zu der Ansicht, daß auch andere Flotten ähnliche Unfälle erlitten haben, deren Bekanntwerden jedoch verhindert worden sei.

Digitized by Google

— Personal. Der Marinesekretär hat erklärt, daß vom Juli 1911 ab keine inaktiven Offiziere mehr in aktiven Stellungen Verwendung finden sollen. Am 1. Januar wird bereits eine größere Anzahl der noch im Dienste befindlichen inaktiven Offiziere entfernt werden.

Im nächsten Jahre werden 11 Flaggoffiziere die Altersgrenze erreichen.

Der Etat der Mannschaften der Marineinfanterie ist zum ersten Male aufgefüllt.

— Schiffbau, Probefahrten usw. Baustadium am 1. November 1910:

Linienschiff „Florida"	80,6 Prozent,	Linienschiff „Utah"	89,9 Prozent,
= „Wyoming"	43,3 =	= „Arkansas"	50,1 =

Die neuen Torpedobootszerstörer „Drayton" und „Sterrett" erreichten Höchstgeschwindigkeiten von 33,44 und 32,33 kn sowie als Durchschnitt aus fünf Meilenfahrten 32,64 und 31,65 kn.

Die Lieferung von 12764 Tonnen Panzerplatten für die neubewilligten beiden Linienschiffe ist ausgeschrieben worden. Nach den bekannt gewordenen Einzelheiten wird der Panzer dieser Schiffe nicht unerheblich stärker sein als der ihrer Vorgänger. Die Wasserlinie wird in einer Ausdehnung von 127,4 m und in einer Höhe von 2,4 m durchweg einen Panzer erhalten, der an der Oberkante 305 mm und an der Unterkante 254 mm stark ist: nach vorn und hinten daran anschließend verjüngt sich der Wasserlinienpanzer auf 152 mm. Vor dem starken Wasserlinienpanzer liegt ein über die ganze Breite des Schiffes reichendes Panzerschott von 254 bis 279 mm Stärke; ebenso am Hinterende ein Schott von 229 mm: dazwischen, wo der Panzer sich auf 279 mm verjüngt, noch ein gebrochenes Panzerschott von 178 mm Stärke. Über dem Hauptpanzer ist die Zitadelle (lower casematte) in einer Länge von 127,4 m und in einer Höhe von 2 m bis 2,74 m mit Platten geschützt, die oben 229 mm und unten 279 mm stark sind. Die Kasematte ist vorn und hinten durch 254 mm starke Panzerschotte abgeschlossen: dazwischen, von Turm II, ein weiteres Schott von 229 mm Stärke. Die obere Kasematte, mit Pforten für die 12,7 cm-Geschütze, ist in Höhe von 1,2 m und in Ausdehnung von 38 m 152 mm stark gepanzert: vorn wird sie von einem 152 mm starken Panzerschott abgeschlossen, das von außen bis zum vorderen Turm reicht: hinten durch ein Schott, das oben 152 mm und unten 229 mm stark ist. Die Unterbauten der 35,6 cm-Türme werden durch Panzer geschützt, der 127 bis 305 mm Stärke hat; die Türme selbst erhalten Stirnplatten von 356 mm, Seiten- und Hinterplatten von 203 mm und Decken von 102 mm Stärke. Der Kommandoturm wird 305 mm stark gepanzert mit einer Decke von 127 mm, das zu ihm hinaufführende Panzerrohr, mit 915 mm lichter Weite, wird 279 mm stark.

Die Lieferung des Panzers muß möglichst bald nach erteiltem Zuschlage beginnen und in Raten von mindestens 1000 Tonnen monatlich erfolgen. Für die Beschußproben ist festgesetzt, daß das Material in Gruppen von 500 Tonnen eingeteilt wird. Aus jeder Gruppe wird eine Platte für die Prüfung gewählt: genügt diese Platte den gestellten Anforderungen nicht, so wird eine zweite Platte derselben Gruppe beschossen. Wenn auch diese nicht genügt, so wird die betreffende Gruppe verworfen, falls das Marinedepartement nicht etwa noch eine dritte Platte prüfen will. Genügt aber die zweite Platte, so kann die Gruppe abgenommen werden, falls es das Departement nicht vorzieht, noch eine dritte Platte zu prüfen, die alsdann über Abnahme oder Verwerfung endgültig entscheidet.

— Artillerie. Die Lieferung von 2400 Panzergranaten (vgl. Novemberheft, S. 1429) ist wie folgt vergeben worden: 1200 Stück zum Preise von je 410 Dollars an die Firth Sterling Steel Company, je 600 Stück zu je 500 Dollars an die Crucible Steel Company und die Bethlehem Steel Comp. Trotz des erheb-

Digitized by Google

lichen Preisunterschieds hat man sich entschlossen, auch die beiden zuletzt genannten Werke heranzuziehen, um eine Monopolbildung zu verhindern.

— Torpedowesen. Der Korvettenkapitän Davis, Erfinder des nach ihm benannten Torpedos, hat eine Einrichtung am Gyroskop konstruiert, die kreislaufende Torpedos zur Explosion bringt, wenn sie über ein bestimmtes Maß von der Schußrichtung abgewichen sind, um zu verhindern, daß sie beim Zurücklaufen die eigene Linie gefährden. Die Vorrichtung ist ursprünglich für den ein Geschoß verfeuernden Davis-Torpedo bestimmt, soll aber auch für andere Arten verwendet werden können. Das Abfeuern und Sprengen des Torpedos erfolgt auf elektrischem Wege.

— Werften, Stationen usw. In dem Wettbewerbe der Werften von Mare Island und Bremerton um den ersten Rang an der pazifischen Küste scheint die erstgenannte den Vorzug erhalten zu sollen, weil sie am nächsten an der Mündung des Panamakanals liegt. Es wird aber notwendig werden, die Werft von Mare Island erheblich zu vergrößern, um dort späterhin auch Linienschiffe dauernd versorgen zu können. Man rechnet dafür mit einem Kostenaufwand von 4 bis $4^1/_2$ Millionen Dollars und einer Bauzeit von 2 Jahren.

Für die Errichtung der neuen Torpedowerkstatt an der pazifischen Küste ist Keyport, nahe der Werft Puget Sound, gewählt worden.

— Verschiedenes. Die Kosten der Hebung des Linienschiffes „Maine" im Hafen von Havanna werden voraussichtlich den Voranschlag erheblich überschreiten: die Arbeit wird nach den inzwischen genehmigten Plänen 500 000 Dollars kosten, von denen nur 300 000 bewilligt sind. Man beabsichtigt, um das Wrack eine Spundwand aus Stahl zu bauen, die an der Mittschiffsstelle eine lichte Weite von etwa 80 m haben und auf jeder Seite einen Raum von etwa 15 m frei lassen wird. Nach Auspumpen des Wassers in dem so geschaffenen Raume will man sich dann über das weitere Vorgehen entscheiden: man nimmt an, daß man ein Drittel des Schiffes auseinandernehmen und den Rest im ganzen heben kann. Wenn das nicht möglich ist, so soll das ganze Schiff abgewrackt werden. Nach den bisherigen Untersuchungen haben sich Lage und Zustand des Schiffes seit der letzten Untersuchung vor 12 Jahren nicht wesentlich verändert; der Schiffskörper ist nur um rund einen Fuß tiefer in den Schlick eingesunken, er liegt unter 7,5 m Wasser 1,5 bis 2,5 m tief im Schlamm.

An Bord der von Chile zurückgekehrten Panzerkreuzer befanden sich 10 chilenische Seeoffiziere, die einen sechsmonatigen Ausbildungskursus durchmachen sollen.

Die alten Kreuzer „Boston" und „Concord" sollen meistbietend verkauft werden; die „Boston" ist auf einen Wert von nur 13000, „Concord" auf 43000 Dollars abgeschätzt worden.

Frankreich. Die im Anschluß an die Verhandlungen über die Interpellation betreffs des Eisenbahnausstandes Ende Oktober erfolgte Neubildung des Kabinetts Briand hat den Marine- und Kriegsminister an der Spitze ihres Ressorts belassen — eine für die Entwicklung der Wehrmacht sehr vorteilhafte, in Frankreich aber sehr seltene Erscheinung, die nur dadurch möglich wurde, daß beide Minister als aktive Offiziere in erster Linie Fachleute und nicht, wie die meisten ihrer Vorgänger, rein politische Persönlichkeiten sind. An Stelle des Unterstaatssekretärs der Marine,

Digitized by Google

M. Chéron, trat dagegen der Abgeordnete M. Guist'hau, Advokat und Maire von Nantes, der bisher Berichterstatter der Kammer für das Kultusbudget war und als persönlicher Freund des Ministerpräsidenten Briand gilt. Dieser Wechsel wird in erster Linie auf den Wunsch des Marineministers, Admirals de Lapeyrère, zurückzuführen sein, dessen Einvernehmen mit seinem bisherigen Unterstaatssekretär seit langem nicht das beste war und der eine anderweitige Abgrenzung — vor allem Beschränkung — des Tätigkeitsbereichs seines ersten Mitarbeiters auf Grund der Erfahrungen seiner bisherigen Amtszeit wünschte.

Während dem Unterstaatssekretär der Marine durch das Dekret vom 25. Juli 1909 (vgl. Oktoberheft 1909, S. 1136) die Leitung des gesamten Verwaltungsdienstes übertragen wurde, bleiben ihm nach dem Dekret vom 8. November 1910 nur die Ressorts der navigation et pêches maritimes sowie des Etablissement des Invalides samt deren Personal direkt unterstellt (vgl. auch Tabelle im Märzheft 1910, S. 336/37); ferner ist ihm die Abrechnung über die Ausgaben, die Bearbeitung des Pensionswesens und der Arbeiterfragen überlassen. Die sonstigen Verwaltungsangelenheiten, Finanz- und Rechnungssachen sowie die Ausschreibung von Lieferungen, die ihm früher zur Entscheidung (pour décision) zugingen, werden ihm nur noch zur Äußerung (pour avis) vorgelegt, ebenso die Personalangelegenheiten des Personals der Kontrollbehörde, des Zahlmeisterkorps und des Verwaltungspersonals, die ihm früher direkt untergeordnet waren. Auch das Sanitäts- und Justizwesen ist seinem Tätigkeitsbereich entzogen. Die Genehmigung, die Unterschrift an Stelle des Ministers zu leisten, die früher uneingeschränkt war, bezieht sich hinfort nur auf die vorstehend aufgeführten besonderen Arbeitsgebiete des Unterstaatssekretärs. Ebenso ist der früher allgemeingehaltene Satz: »Le sous-secrétaire d'Etat a le droit de parole devant les Chambres« eingeschränkt durch die Bestimmung »il peut être délégué par le ministre soit au Sénat soit à la Chambre des députés pour traiter les affaires intéressant le département de la marine«. — Diese Neuregelung der Geschäftsordnung bietet einen interessanten Einblick in die Schwierigkeiten, die die Verteilung der Kommando- und Verwaltungsangelegenheiten auf den Marineminister und den Unterstaatssekretär anscheinend hervorgerufen hat.

In dem Programm der neuen Regierung findet das Flottengesetz wiederum gebührende Erwähnung in dem Satz: »nous comptons sur le concours du Parlement pour voter dans le plus bref délai le programme naval dont la Chambre a été saisie sous la précédente législature«.

Am 15. November wurde das Flottengesetz in der Marinekommission der Kammer mit allen gegen zwei Stimmen angenommen. Die Erledigung des Gesetzes im Parlament vor dem 1. Januar scheint jedoch zweifelhaft, so daß der Minister den Bau von zwei weiteren Linienschiffen im Etatjahr 1911 voraussichtlich wiederum in einem besonderen Gesetz zur Vorlage wird bringen müssen.

Gelegentlich der bevorstehenden Parlamentsverhandlungen über das Flottengesetz entfaltet auch der Flottenverein (Ligue maritime) eine lebhaftere Tätigkeit. In einem Vortrag des Fregattenkapitän Rathé über »la formule navale« betont dieser, Frankreich müsse, wie England den »two flags- (two-power) standard« als Grundregel für seine Flottenstärke aufgestellt habe, die Behauptung des zweiten Platzes in der Reihe der Seemächte zu seinem Flottenprinzip erheben.

In dem Bericht zum Gesamtetat 1911 weist der bisherige Generalberichterstatter der Kammer, M. Klotz, der im neuen Kabinett Finanzminister geworden ist, darauf hin, daß Frankreich für die Marine von 1880 bis 1909 einschließlich mehr als 7600 Millionen, Deutschland hingegen nur 4900 Millionen verausgabt, trotzdem aber Frankreich den Rang abgelaufen habe.

Digitized by Google

In dem Bericht zum Marinebudget fordert der Marinereferent der Kammer, M. Bénazet, unter anderem: Beseitigung der inscription maritime und der Invalidenkasse, Zusammenfassung der ganzen heimischen Flotte, ohne sie an einen bestimmten Hafen zu binden, Aufgabe des Kriegshafens von Rochefort und Beibehaltung von Lorient nur als Bauhafen, Verjüngung der Offiziere in den höheren Stellen und Beschleunigung der Beförderung durch Verabschiedung ohne Rücksicht auf die Altersgrenze; Schaffung eines Korvettenkapitändienstgrades nur aus dem Dienstgrade der lieutenants de vaisseau (nicht auch durch Aufnahme von Angehörigen des Fregattenkapitänranges in den neuen Dienstgrad).

— Flottentätigkeit. Das I. Geschwader war samt den Panzerkreuzern Ende Oktober nach beendetem Docken in Toulon und Biserta wieder vor Toulon versammelt; einzelne Schiffe erledigten die gefechtsmäßigen Schießen des III. Vierteljahrs. Im November wurden die Linienschiffe jedoch wiederum an den Hafen gefesselt durch den Befehl, sofort mit Bordmitteln eine Abänderung der Kommandobrücken auszuführen, die den Zweck hat, die Aussicht aus dem Kommandoturm nach achtern zu verbessern.

Am 22. November ging das Geschwader zu Übungen nach dem Golf San Juan, um dort bis zum 10. Dezember zu verbleiben.

„Suffren" (bisher Ersatzschiff) begann am 9. November nach beendeter Grundreparatur die Probefahrten, wobei ein Bruch einer Schraubenwelle erfolgte, so daß das Schiff wiederum für mehrere Wochen nicht fahrbereit ist.

Beim II. Geschwader soll die 2. Division bis zum 5. Januar in Cherbourg bleiben; die 1. Division repariert noch in Brest.

Die Panzerkreuzer sollten am 1. November klar sein. „Marseillaise" machte Versuche mit Unterwasserschallsignalen. „Amiral Aube" ging nach Gouadeloupe.

— Organisation. Mit dem 1. Januar 1911 werden die Heizerschulen bei den ateliers centraux de la flotte und bei den Flottillen aufgehoben. Dafür werden 2 Heizerschulen neu gegründet und der Maschinistenschule (École des mécaniciens) in Brest und Toulon angegliedert werden. Die beiden Schulen erhalten die Bezeichnung École des mécaniciens et chauffeurs de la flotte. Sie werden von einem höheren Marineingenieur geleitet, der dem major-général des Hafens unterstellt ist. Jeder Schule werden 4 Torpedoboote zugeteilt, die dann nicht mehr zu den Flottillen gehören. Kurse beginnen alle 2 Monate, sie dauern 4 Monate.

Über die Ausbildung des Steuermannspersonals für den FT-Dienst — timoniers T. S. F. — (vgl. Oktoberheft, S. 1294) sind nähere Bestimmungen erlassen: Die École de timoniers T. S. F. wird sich an Bord des „Marceau" in der Torpedoschuldivision befinden; ihre Kurse beginnen am 1. März, 1. Juli und 1. November, der erste am 1. November 1910. Zu dem 1. Kursus im Übergangsstadium werden kommandiert: 60 bisher schon als apprentis torpilleurs (bis jetzt wurde der FT-Dienst vom Torpedopersonal versehen) auf „Marceau" eingeschifft gewesene Anwärter, die nunmehr einen viermonatigen Lehrgang im Steuermannsdienst durchmachen; 60 mit dem 1. November neu an Bord des „Marceau" kommende apprentis torpilleurs, die einen achtmonatigen Kursus im Gesamtdienst der timonerie T. S. F. erhalten; die apprentis timoniers von der École de timonerie auf „Calédonien" (viermonatiger Kursus); die apprentis timoniers, die, zur Zeit auf „Dévastation" zur Vorbereitung auf die Ausbildung in der Steuermannsschule befindlich, am 1. Januar 1911 auf „Calédonien" hätten eingeschifft werden sollen, und schließlich die ehemaligen Schiffsjungen, die am 1. Januar 1911 direkt von der Schiffsjungenschule „Bretagne" auf die „Calédonien" überwiesen worden wären. — Die Steuermannsschule auf „Calédonien" geht ein; ebenso geht der poste de T. S. F. bei der

Digitized by Google

Torpedooffizierschule in der Schule auf „Marceau" auf. „Dévastation" bildet in Zukunft nur Signalpersonal (apprentis gabiers) für den Besuch der Signalschule auf „Calédonien" und Anwärter für die Laufbahnen der torpilleurs und timoniers T. S. F. vor ihrer Einschiffung auf „Marceau" vor.

Der Marineminister bringt den Gesetzentwurf über das Ersatzwesen der Marine (projet de loi sur le recrutement de la marine), der bereits im Frühjahr 1909 dem Parlament vorgelegt wurde, ohne daß die Marinekommission darüber Bericht erstattet hätte, von neuem ein (vgl. Juniheft 1909, S. 718).

In einem Erlaß vom 28. Oktober 1910 werden zur Ergänzung des Dekrets vom 15. Mai 1910 über den Dienst an Bord (vgl. Juliheft, S. 908) die neuen Bestimmungen über den inneren Dienst an Bord veröffentlicht, die an die Stelle derjenigen vom 24. Juni 1886 treten. (»Journal officiel«, Nr. 299 vom 2./3. November; »Moniteur de la flotte« vom 5. November.)

— Personal. Durch ein Dekret vom 12. Oktober ist die Verwendung der Fregattenkapitäne an Bord neu geregelt. Außer dem Fregattenkapitän, der als Commandant en second eingeschifft wird, soll auf den 18 000 Tonnen-Schiffen ein zweiter Fregattenkapitän, der jünger sein muß als der erste, als Chef des services offensifs fungieren. Diesem untersteht die schwere, mittlere und leichte Artillerie, die Torpedowaffe und der elektrische Betrieb; ihm scheint somit die Leitung des gesamten militärischen Betriebes zuzufallen, während die Stellung des second mehr als bisher der eines Vertreters des Kommandanten entsprechen wird. Die Dauer der beiden Kommandos beträgt mindestens 18 Monate.

1911 werden 60 Offiziersanwärter in die École navale eingestellt.

— Artillerie. Der im Novemberheft (S. 1431) erwähnte Übelstand, der sich bezüglich der Lage der Geschosse im Ladungsraum bei den Geschützen des „Edgar Quinet" herausgestellt hat, ist bei den Halbpanzergeschossen durch eine Änderung in dem vorderen Teil der Führungseinrichtung beseitigt; mit den Panzergeschossen werden zu diesem Zweck noch Versuche vorgenommen.

— Torpedowesen. Der 45 cm-Torpedo M/1909 mit Luftanwärmevorrichtung (réchauffeur d'air) soll auf 1000 m 38 kn, auf 2000 m 33 kn und auf 3000 m 28 kn laufen; er soll bis zu 4000 m verwendet werden. Die Streuung auf 3000 m beträgt nur 30 m, dank einem neuen Gyroskop, das wirksamer als der bisher verwendete Obry ist. Die Ladung (108 kg) ist dieselbe wie die der Torpedos M/1906, das Gewicht ist annähernd dasselbe, der Preis ist von 9600 ℳ auf 10 800 ℳ gestiegen. — »Moniteur de la Flotte« (29. Oktober) knüpft an diese Angaben die Bemerkung, daß der in dem Modell 1909 liegende Fortschritt — große Schußweite bei möglichst gleichmäßiger Geschwindigkeit — nur von der Torpedowaffe auf großen Schiffen ausgenutzt werden könne. Im Kampfe von zwei Linien könne man durch Salven von Torpedos auf 3000 bis 4000 m auf Erfolge hoffen; deshalb sei es bedauerlich, daß die „Danton"-Klasse noch Torpedos M/1906 erhalte. Auch bei der Küstenverteidigung sei die große Schußweite mit Nutzen zu verwerten, da die Treffaussichten hier infolge der Möglichkeit guter Entfernungsmessung und Fahrt- und Kursbestimmung des Zieles nicht ungünstig seien. Dagegen sei für Torpedoboote und Unterseeboote die Steigerung der Schußweite belanglos, da ihre Chancen allein im Angriff auf nahe Entfernungen lägen; es müsse daher in erster Linie die Geschwindigkeit auf kurze Entfernungen gesteigert werden, nicht die Schußweite; in dieser Richtung gehe auch die Whitehead-Fabrik in Fiume vor, die bereits ein Modell mit 45 kn Geschwindigkeit erprobe.

Nach »Vie Maritime« hat die Erprobung des von Creusot in der Fabrik zu Léoubes konstruierten 45 cm-Torpedos gute Resultate ergeben. Mit der

Digitized by Google

Steigerung der Leistungsfähigkeit der Torpedofabrik von Creusot werden die Lieferungen der Whitehead-Fabrik in Fiume eingeschränkt werden. — Nach »Temps« (30. Oktober) soll der Creusot-Torpedo sogar dem bisher von Whitehead gelieferten Torpedo überlegen sein; erwartet und garantiert wird eine Geschwindigkeit von 40 kn auf 1000 m, von 34 kn auf 2000 m, von 29 kn auf 3000 m. Der Torpedo hat eine Luftanwärmevorrichtung, neuen Geradlaufapparat und weist eine Streuung von nur 1 Prozent der Schußweite auf.

Nach »Le Yacht« (29. Oktober) haben die zahlreichen Verletzungen von Torpedos, hauptsächlich Verbiegungen des Schwanzstückes, die durch die Haltebolzen (verrou Sébert) alten Modells verursacht wurden, zur Einführung einer Neukonstruktion (verrou Valois) geführt.

— Probefahrten. An den Probefahrten des „Voltaire" nehmen auch die Kommandanten und leitenden Ingenieure der übrigen fünf Schiffe der „Danton"-Klasse teil. — Bei der ersten Fahrt betrug bei einer Leistung von 11 741 PS (Bedingung: 12 000 PS) und einer mittleren Geschwindigkeit von etwa 17,5 kn der Kohlenverbrauch pro Quadratmeter Rostfläche 85 kg, der Gesamtverbrauch pro Stunde 12 Tonnen und der Verbrauch pro Seemeile 667 kg (Bedingung: 640 bis 685 kg). Bei einer dreistündigen Vorprobe für die forcierte Fahrt wurden 19,31 kn (Kontrakt: 19,25 kn) erzielt, ohne daß forciert wurde. Die Drehfähigkeit erwies sich als sehr gut. Bei einer Fahrt mit geringerer Geschwindigkeit (etwa 5 kn) betrug der Kohlenverbrauch 50 kg pro Quadratmeter Rostfläche und der Gesamtverbrauch pro Stunde 2880 kg.

„Waldeck-Rousseau" begann Ende Oktober die Maschinenproben auf der Stelle.

— Torpedofahrzeuge. Die 2. Division der Torpedoboote von Dunkerque ist mit dem Glay-Apparat, einem Torpedo-Einsatzrohr von 35,6 cm Kaliber für die 38,1 cm-Rohre, ausgerüstet, das den Zweck hat, bei Schießübungen den Gebrauch der älteren Torpedos kleineren Kalibers zu ermöglichen und dadurch die eintretenden Verluste, die namentlich beim Manöverkopfschießen nicht selten vorkommen, weniger kostspielig zu machen.

Bei der forcierten sechsstündigen Probefahrt lief Torpedojäger „Cavalier" (Programm 1907, Parsons-Turbinen, Normand-Werft) im Mittel 31,02 kn (Kontrakt: 28 kn; Schwesterboote „Fantassin" 29,117 kn, „Janissaire" 28,5 kn).

Vom Stapel lief: Am 21. Oktober Torpedojäger „Fourche" in Nantes; Bauprogramm 1908, 750 Tonnen, Länge 74,95 m, Breite 7,55 m, Tiefgang 2 m; vier Torpedorohre, zwei 10 cm-, vier 6,5 cm-SK; Rateau-Turbinen von 15 000 PS; Geschwindigkeit 31 kn; Ölheizung.

»Le Yacht« (5. November) führt einige Beispiele für die langen Bauzeiten der Torpedojäger an: „Hussard": Bauauftrag 24. 10. 1906, Ablieferungstermin 3. 11. 1908, Beginn der Probefahrten 7. 5. 1909; sodann Umbau — Entfernung der Druckschmierung —; die Probefahrten sind noch nicht beendigt. — „Pierrier" (Werft Rochefort): Bauauftrag 5. 8. 1903, Kiellegung 6. 10. 1904, Lieferungstermin 5. 6. 1906, Ablieferung Juni 1908; seitdem Probefahrten mit zahlreichen Havarien.

— Unterseeboote. Die Versuche mit dem Maurice-Kessel auf Tauchboot „Charles-Brun" (vgl. Novemberheft, S. 1433) haben gute Ergebnisse gezeitigt. Die Kessel konnten mit der bei der Überwasserfahrt aufgespeicherten Wärme während einer mehrstündigen Unterwasserfahrt in Betrieb gehalten werden. Die erzielte Geschwindigkeit war größer als die bei Verwendung der elektrischen Akkumulatoren erreichte und konnte auch längere Zeit gehalten werden.

Auf den Tauchbooten „Berthelot" und „Prairial" wird eine FT-Empfangsstation eingebaut.

Digitized by Google

In Calais rammte Tauchboot „Germinal" in der Hafeneinfahrt ein Fischerfahrzeug, das es zum Sinken brachte, ohne selbst wesentlich beschädigt zu werden.

Vor Toulon rammte „Alose" den „Bonite", wobei die Boote jedoch kaum beschädigt wurden. Beide sollten nacheinander gegen ein geschlepptes Ziel einen Torpedo feuern. „Alose" lief unter Wasser an, der Torpedo ging jedoch nicht los; das Boot tauchte nun auf, um den Fehler abzustellen, tauchte dann wieder unter und machte einen neuen Anlauf. „Bonite", der das beim ersten Schuß des „Alose" vom Schlepper für die Fangboote gegebene Sirenensignal gehört hatte und „Bonite" auftauchen sah, tauchte sofort und lief ebenfalls an. Da die Boote sich auf gleichem Kurse berührten, war der Stoß nicht gefährlich.

— Schiffsverkauf. In der ersten Hälfte des November standen in Toulon zum Verkauf: Linienschiffe „Richelieu" und „Amiral Baudin", Kreuzer „Pascal" und „Linois", Transportschiffe „Sarthe" und „Annamite", Transportavisos „Durance" und „Romanche", Torpedoavisos „Léger" und „Lévrier", Aviso „Mouette", Hochseetorpedoboote „Aventurier", „Téméraire", „Capitaine Mehl", 11 Torpedoboote, eine Torpedovedette und die Wracks der Zielschiffe „Jéna" und „Tempête" sowie das gesunkene Torpedoboot „Espingole".

Für „Protet" (1898) und „Infernet" (1899), die nur 4 bis 5 Jahre gefahren sind, wurden Preise von 233878 ℳ und 157155 ℳ erzielt.

— Drahtlose Telephonie. Auf den Linienschiffen „Justice" und „Vérité" werden Stationen für drahtlose Telephonie eingerichtet; Räume für ihre Aufnahme sind an Deck eingebaut.

— Fachliteratur. In »Moniteur de la Flotte« (22. Oktober) erklärt M. Pierreval, der Übergang zum 34 cm-Geschütz habe die Verbesserung der Munitionsfördereinrichtungen zur Voraussetzung. Diese hätten auf der „Patrie"-Klasse nicht befriedigt; „Danton" habe trotzdem dieselben Einrichtungen. Erst die Türme der „Jean Bart"-Klasse erhalten Umladekammern (tourelle à chambre-relais). Der Notwendigkeit der Kaliber steigerung werde man sich indessen kaum entziehen können. Das neuste 30,5 cm-Geschütz steht an der obersten Grenze der Leistungsfähigkeit sowohl bezüglich des Rohrdruckes als auch der Anfangsgeschwindigkeit und des Geschützgewichtes. Vielleicht empfehle es sich, jetzt sofort auf das 37 cm-Geschütz überzugehen.

In »Moniteur de la Flotte« (12. November) erklärt **, die Ausrüstung der Häfen mit Hafen- und Werftfahrzeugen (bâtiments de servitude) sei der Erneuerung stark bedürftig. Gelegentlich des Faschoda-Zwischenfalls sei in der Eile eine größere Zahl solcher Fahrzeuge angekauft, seitdem sei nichts angeschafft. Die Erneuerung sei um so notwendiger, als die Fahrzeuge für die verschiedensten Zwecke gebraucht werden (Feuerlösch-, Pumpendampfer, Kabelprüfung, Sperrzwecke, Minenlegen und Minenlichten). Da die französischen Werften solche Fahrzeuge nicht bauen, sondern meist aus Holland beziehen, müsse man sie direkt von dort kaufen, da man beim Kauf von französischen Werften doch holländisches Material, nur zu höheren Preisen, erhalte.

In »Le Yacht« (22. Oktober) knüpft P. L. an die Erfolge des Tauchboots „Papin" in der Straße von Bonifacio und bei der Blockade von Toulon während der letzten Flottenmanöver an, um auf die Bedeutung der Unterseeboote in einem Zukunftskriege hinzuweisen. Allerdings würde im Ernstfall das I. Geschwader nicht die von Unterseebooten bewachte Straße passiert haben und auch nicht so nahe an den blockierten Hafen herangegangen sein. Daher sollte der Erfolg des „Papin" nicht zu einer Unterschätzung des Wertes der Linienschiffsflotte führen. Diese sei

Digitized by Google

ebenso notwendig für die Erkämpfung der Seeherrschaft, wie Unterseeboote für Verteidigungszwecke; außerdem habe sich der Mangel an geschützten Kreuzern gezeigt. Solange die Unterseeboote nicht ganz den Dienst der Torpedoboote zu übernehmen vermöchten, seien auch Torpedoboote erforderlich; für die Küstenverteidigung genügten solche von 30 t mit Petrolmotoren.

In »Le Yacht« (29. Oktober) bespricht Charmoille den Nutzen des Preisschießens der Artillerie und der Torpedowaffe. Für die Artillerie schreibt er ihm einen wesentlichen Wert zu, weil die Artilleriepreisschießen kriegsmäßig angelegt sind, von allen Schiffen unter annähernd gleichen Bedingungen abgehalten werden und einen sehr starken Wetteifer unter den Geschützführern hervorrufen. — Anders bei dem Preisschießen der Torpedoboote und Unterseeboote. Bei den Torpedobooten bestehe das Preisschießen aus drei Phasen, dem Nachtschießen, dem Preisschießen der Offiziere (bei Nacht) und dem Tagschießen. Ersteres finde gegen ein Zielschiff statt, das eine vorher bestimmte Strecke mit bekannter Fahrt auf- und abdampfe. Die Bedingungen für die einzelnen Divisionen seien häufig verschieden nach Beleuchtung und Windrichtung; jedes Boot feuere nur einen Schuß, dabei können technische Versager auftreten. Ähnlich bei dem Schießen der Offiziere, an dem je ein Offizier jeder Division teilnimmt. Das Tagschießen diene hauptsächlich der Prüfung des Materials, die aber auch bei jeder andern Gelegenheit stattfinden könnte. Dabei werde ein Doppelschuß — aus Bugrohr und einem Breitseitrohr — gefeuert; der Anlauf sei meist unkriegsmäßig. Die Unterseeboote feuern beim Preisschießen zwei Schuß, einen aus einem Längsschiffsrohr, einen aus einem Breitseitrohr. Weg und Geschwindigkeit des Ziels sind vorher bekannt, das Boot erwartet daher das Ziel in der Schußposition. Nach dem Torpedopreisschießen könne man also nicht den Wert der Flottillen beurteilen.

⚜

Japan. Allgemeines. Ende Oktober hat der Ministerpräsident, Marquis Katsura, auf einem Jahresbankett der japanischen Kaufmannschaft in einer großen Programmrede die wichtigsten Fragen der inneren und äußeren Politik behandelt. Ausgehend von der Finanzlage des Landes, in bezug auf die er als Grundsätze der Regierung erneut Übereinstimmung von Einnahmen und Ausgaben, Vermeidung von Anleihen und jährliche Schuldentilgung von mindestens 50 Millionen Yen feststellte, wandte er sich der Marinepolitik und der von ihr untrennbaren äußeren Politik zu. Nachdem er hervorgehoben hatte, daß die Richtlinien der Staatshandlungen, Erhaltung des Friedens in Ostasien und Sicherung der künftigen Entwicklung Japans, von allen Mächten anerkannt seien, bezeichnete er die Beziehungen zu diesen unter besonderem Hinweis auf das Bündnis mit England als »most cordial and of the best«. Er fuhr dann fort, daß das beste Mittel zur Erhaltung des Friedens aber die Erhaltung der Verteidigungsfähigkeit sei, und darum müsse man den übrigen Großmächten mit dem Bau großer Schiffe notgedrungenerweise folgen. Die hierdurch wachsenden Ausgaben hoffe man durch die Bewilligung von 80 Millionen Yen für einen Zeitraum von sechs Jahren bestreiten zu können; dieser Betrag werde durch vermehrte ordentliche Einnahmen gedeckt werden können und somit die Harmonie zwischen nationaler Verteidigung und nationalen Finanzen nicht stören. Er wies dann mit Recht stolz auf die Angliederung von Chosen (Korea) hin als eins der größten politischen Ereignisse in der japanischen Geschichte, durch das bei nur wenig vermehrten Ausgaben über 10 Millionen neuer Untertanen und die reichen natürlichen Schätze dieses Landes für Japan gewonnen worden seien.

Digitized by Google

Der Umstand, daß Japan durch diese Neuerwerbung auch Kontinentalmacht geworden ist und sich damit für künftige Entwicklungen selbst eine verhältnismäßig leicht verwundbare Stelle geschaffen hat, wird bei Besprechung der Rede nur in oppositionellen Blättern erwähnt.

Der Anschluß Chinas an die Vereinigten Staaten hat bereits praktische Wirkungen gehabt, indem eine amerikanische fünfprozentige Anleihe im Betrage von 150 Millionen Mark abgeschlossen ist, die zur Durchführung der Finanzreform, dieser für die künftige Entwicklung Chinas wichtigsten Maßnahme, dienen soll. In leicht verständlichem Zusammenhange hiermit werden denn auch alle militärischen Pläne der Vereinigten Staaten, besonders die Befestigungen Hawaiis wie der Fortgang der Arbeiten am Panama-Kanal und dessen Befestigungen, in der japanischen Presse mit einiger Schärfe besprochen. Diese Erregung ist um so begreiflicher in einer Zeit, wo weitere erhebliche Mittel zum Ausbau der Flotte in gleichem Grade, wie die Vereinigten Staaten es vermögen, in Japan selbst nicht mehr ohne weiteres aufgebracht werden können und wo das führende Londoner Finanzblatt »Economist« im Hinblick auf die bevorstehende Tarifreform erklärt: »Japanese finance is dependant upon its credit in London; and we can assure Japanese statesmen that their anti-foreign policy is making a very disagreable impression upon the City.«

— Flottenpolitik. Über die Meinungsverschiedenheiten bei Festsetzung der neuen Bewilligung von 80 Millionen Yen wird in der japanischen Presse gesagt, daß Admiral Graf Yamamoto der Vertreter extremer Forderungen für Flottenzwecke gewesen sei und eine Summe von 400 Millionen Yen, auf zehn Jahre zu verteilen, verlangt habe. Dazu sei vom Kriegsministerium die Forderung der Mittel für die Aufstellung von zwei neuen Divisionen gekommen. Der Ministerpräsident habe die Armeeforderung völlig abgelehnt und sich nach langwierigen Kämpfen mit den Marinebehörden auf die Bewilligung der schon genannten Summe auf den Zeitraum von sechs Jahren geeinigt. Die 80 Millionen Yen sollen angeblich derart verwendet werden, daß etwa 45 Millionen auf Schiffsneubauten, 10 Millionen auf Erweiterung von Werft- und Dockanlagen und 25 Millionen auf Schiffsersatzbauten entfallen. Hiervon soll in den Etat 1911 die Summe von 16 Millionen Yen eingestellt werden. Die Neubaupläne sollen im wesentlichen 2 Linienschiffe und 3 Panzerkreuzer größten Deplacements sowie 2 geschützte Kreuzer umfassen. Demgegenüber hatte Admiral Yamamoto angeblich 12 Linienschiffe und 8 Panzerkreuzer außer den kleineren Schiffen gefordert; daneben eine weitgehende Förderung aller Anlagen, die Japan in bezug auf militärische Lieferungen vom Auslande unabhängig machen. Diesem letzten Verlangen wird auch voraussichtlich durch eine Erweiterung des Regierungsstahlwerks in Wakamatsu entsprochen werden, für das von der Regierung aus gleichen Erwägungen ja bereits seit Jahren außerordentliche Opfer gebracht werden. Die jetzt in Chosen gefundenen ausgezeichneten Erz- und Kohlenlager werden allerdings vielleicht der Stahlindustrie Japans eine neue Epoche des Erfolges zu eröffnen vermögen.

— Personal. Bei der Tagung des „Rats für militärische Angelegenheiten" wie des „Admiralsrates" wurden neben den Beförderungen und Stellenbesetzungen unter anderem auch taktische Fragen, die Bestimmungen für das gefechtsmäßige Schießen, die Ausbildung des Signal- und Heizerpersonals beraten.

— Schwimmende Streitkräfte. Mit einem kleineren Manöver zwischen I. und II. Geschwader und den Schiffen des Yokosuka-Geschwaders an der Südostküste Japans fand das Ausbildungsjahr seinen Abschluß. Während der zweiten Hälfte des November fand der Personalwechsel sowie eine Neuzusammensetzung der Verbände statt.

Digitized by Google

Im Einzelnen ist Folgendes zu sagen:

I. Geschwader: Erste Hälfte Oktober gemeinsame Übungen mit II. Geschwader in Chinkaiwan; Ende Oktober in Kure zum Empfang des chinesischen Prinzen Tsai. Anfang November Herbstmanöver, dann Aufsuchen der Stationshäfen zum Personalwechsel. — „Sagami" erhielt den Kaiser-Schießpreis. — „Sagami" und „Mikasa" werden voraussichtlich zur Reserve treten und durch „Asahi" und „Tsukuba" ersetzt werden.

II. Geschwader: Nach beendetem Kaiserpreisschießen in der Hiroshima-Bucht Anfang Oktober in Chinkaiwan mit I. Geschwader vereinigt; Ende Oktober in Sasebo zum Empfang des chinesischen Prinzen Tsai. Anfang November Herbstmanöver, dann Herbstwechsel in den Stationshäfen. — „Yodo" erhielt den Kaiser-Schießpreis. — „Yakumo" wird voraussichtlich zur Reserve treten und durch „Kasuga" ersetzt werden.

III. Geschwader: Befand sich im Oktober in den chinesischen Gewässern verteilt. — Im November werden „Suma" und „Akashi" voraussichtlich in die Reserve treten und durch „Hashidate" und „Itsukushima" ersetzt werden.

Schulschiffe. Das aus „Asama" und „Kasagi" gebildete Schulgeschwader hat am 16. Oktober seine Auslandsreise angetreten, die über Honolulu, San Francisco, San Pedro, Los Angeles nach Panama führt mit dem Zweck, die Anlagen an der Kanalmündung kennen zu lernen. Ende Februar wird das Geschwader wieder in Yokosuka eintreffen.

Für „Iki", der noch teilweise russische Geschütze hat, wird als Artillerieschulschiff voraussichtlich das Linienschiff „Fuji" eingestellt werden.

Der Dampfer der freiwilligen Flotte „Sakura Maru" soll vielleicht als Heizerschulschiff für Ausbildung an Turbinen Verwendung finden.

Reservegeschwader. Das Yokosuka-Geschwader nahm Anfang November an einem kurzen Herbstmanöver teil. Hierzu wurde auch „Ikoma" herangezogen, die am 29. Oktober von ihrer über 30 000 sm langen Weltreise zurückgekehrt war.

In Kure wurde „Ibuki" bei einem Gewitter vom Blitz in beide Masten getroffen, wodurch die FT-Einrichtung zerstört und das im Funkenraum befindliche Personal bewußtlos wurde.

Das ehemals koreanische Kriegschiff „Kosai" ist jetzt von der japanischen Marine übernommen worden und wird als Hilfsdampfer hergerichtet.

Torpedofahrzeuge. „Asagio" erhielt zum drittenmal den Kaiserschießpreis.

— Kriegshäfen, Küstenverteidigung. Die Stationen Sasebo und Takeshiki hielten mit den zugehörigen Reservegeschwadern und Torpedobootsverbänden Anfang November kleinere Manöver ab.

Die Regierung hat das Kabel der Great Northern Telegraph Company zwischen Tsushima und Fusan für 150 000 Yen gekauft.

Der neue Kriegshafen Chinkaiwan wird durch eine Bahn mit Masampho verbunden. Bei den Kasernenbauten usw. sind zur Zeit gegen 500 Arbeiter beschäftigt.

— Schiffsbauten, Werften, technische Versuche usw. Das interessanteste Ereignis ist die Bestellung eines Schwesterschiffes des „Lion" bei Vickers in England. Die Bauzeit ist auf 30 Monate vereinbart, nachdem das Angebot der Firma, das Schiff in 25 Monaten zu bauen, als zu kostspielig abgelehnt werden mußte. Der Baupreis soll etwas geringer sein, als der von der englischen Regierung für „Lion" als erstes Schiff des Typs zu zahlende. Die Vergebung ist entgegen der oft betonten Absicht, im Inlande zu bauen, erfolgt, um ein Modell für die später in Japan zu bauenden Schiffe ähnlichen Deplacements zu erwerben.

Digitized by Google

Linienschiffe. Die Fertigstellung von „Kawachi" soll in $1^1/_2$ Jahren erfolgen; das Ablaufgewicht soll 9750 Tonnen betragen haben. Die Maschinenanlage wird von der Kawasakiwerft in Kobe ausgeführt. — „Aki" hat mit Maschinenvorproben begonnen.

Panzerkreuzer. Der in England bestellte Neubau erhält, wie schon gesagt, die gleichen Abmessungen wie „Lion"; acht 34,3 cm-Geschütze, 280 mm Gürtelpanzer, Parsons-Turbinen. — „Kurama" hat die forcierten Probefahrten mit gutem Erfolge abgehalten.

Kleine Kreuzer. Die Parsons-Turbinen auf „Mogami" sollen sehr unökonomisch arbeiten, da man keine Marschturbine vorgesehen hat und der Dampfverbrauch bei geringen Geschwindigkeiten infolgedessen sehr groß ist.

Torpedofahrzeuge. In vielen Tabellen findet sich als neuer Zerstörer großen Typs „Kaifu" aufgeführt. „Kaifu" ist nach neueren Nachrichten mit „Umikaze" identisch.

Über „Umikaze" wird noch berichtet, daß die Kosten 1500000 Yen betragen; daß das Material vom Stahlwerk Wakamatsu geliefert ist; die Offizierräume im Vorschiff liegen; die Torpedoarmierung vorn und achtern aus je zwei parallel nebeneinanderliegenden Ausstoßrohren für 18 zöllige Torpedos besteht, die auf 3000 Yards 31 kn Geschwindigkeit haben sollen.

— Verschiedenes. Der gestrandete englische Kreuzer „Bedford" sollte in Yokohama verauktioniert werden. Da das höchste Gebot nur 49 000 Yen betrug, wurde der Zuschlag nicht erteilt.

⚜

Italien. Geschwader. Das Gros des Geschwaders überwintert in diesem Jahre zum ersten Male in Tarent.

— Gesetzentwürfe. Dem Parlament werden demnächst Gesetzentwürfe folgenden Inhalts vorgelegt:

1. Änderung der Beförderungsbestimmungen für das Seeoffizierkorps.
2. Herabsetzung der aktiven Dienstpflicht des Ersatzes auf 3 Jahre und Vermehrung des Unterpersonals auf 32 000 Mann.
3. Aufhebung der Bestimmung, nach der aus dem Neubautenfonds anderen Etatskapiteln auftretenden Defizits zu decken sind.
4. Die Schiffahrtssubventionen.
5. Besserstellung der Unteroffizierkorps.

— Im Marineministerium befaßt man sich angeblich mit einem neuen Schiffbauprogramm, das die sofortige Kiellegung zweier Linienschiffe vorsehen soll. Dem Mitte November zusammengetretenen Admiralskomitee hat ein solches Programm vorgelegen.

— Neubauten. Es verlautet, daß die im Bau befindlichen drei Schiffe der „Cavour"-Klasse mit Geschützen von 34 cm Kaliber armiert werden. Ein solches 34 cm-Geschütz, von Armstrong hergestellt, wurde von der Marineverwaltung erprobt.

Der Bau des kleinen Kreuzers „Quarto" (erste Rate 1908/09, Kiellegung November 1909) schreitet nur langsam vorwärts, da die Baupläne verspätet (die Pläne der Heckkonstruktion z. B. erst im Juli 1910) eintrafen. Die Pläne der von Odero in Genua zu liefernden Turbinen-Maschinenanlage waren Ende Oktober noch nicht vom Marineministerium genehmigt. Die umständliche Art der Bestellung und

Digitized by Google

Beschaffung von Plänen und Material trägt zu dieser Verzögerung wesentlich bei. Odero muß sich nämlich wegen des Baues der Parsons-Turbinen an die Firma Ansaldo in Genua wenden, welche die einzige ist, die in Italien den Bau von Parsons-Turbinen betreiben darf. Die Firma Ansaldo ihrerseits muß sich die Pläne zum Turbinenbau von der Firma Parsons geben lassen. Odero bezieht außerdem die Pumpen und Kondensatoren der Maschinen von zwei ausländischen Fabriken. Der Stapellauf des „Quarto" ist unter diesen Umständen nicht vor Herbst 1911 zu erwarten.

Namen und Bezeichnungen sind erteilt worden:

1. Den bei Pattison-Neapel im Bau befindlichen sechs 600-Tonnen-Zerstörern: „Indomito", „Impavido", „Intrepido", „Impetuoso", „Irrequieto", „Insidioso".
2. Den ebendort im Bau befindlichen zwölf Küstentorpedobooten: „1 PN" bis „12 PN".
3. Den bei Odero-Sestri Ponente im Bau befindlichen zwölf Küstentorpedobooten: „13 OS" bis „24 OS".
4. Den bei Ansaldo-Sestri Ponente im Bau befindlichen sechs Küstentorpedobooten: „25 AS" bis „30 AS".

— Schiffsartillerie. „Vittorio Emanuele" und „Napoli" haben Ende Oktober bei Tarent in Gegenwart einer Kommission Schießversuche mit ihren schweren Geschützen abgehalten, da in letzter Zeit Zweifel über deren Treffsicherheit aufgetaucht waren. Das Versuchsschießen hat diese Zweifel angeblich zerstreut.

— Maschinenunterpersonal. Einen Gesetzentwurf betreffend Reorganisation des Maschinenunterpersonals hat der Marineminister der Kammer vorgelegt.

Nach diesem Gesetzentwurf wird das Bedienungspersonal der Maschinen und Kessel in Zukunft eingeteilt in Heizer (fuochisti) und Mechaniker (meccanici).

Die Heizer gehen aus Ersatz und Freiwilligen hervor. Sie bedienen die Kessel und haben Gemeinen- oder Oberheizerrang. Unteroffiziere dieses Korps gibt es nicht.

Die Mechaniker bestehen aus sottocapi, Unter- und Deckoffizieren, die genügende Kenntnis in der Bedienung und dem Bau von Schiffsmaschinen haben. Sie übernehmen den Dienst, den bislang die machinisti (Maschinisten) ausübten. Ihre Berufskenntnisse erwerben sie sich in einem 2jährigen Lehrgang auf der Mechanikerschule, die an Stelle der jetzigen Maschinistenschule in Venedig tritt. Ihre Laufbahn hat die folgenden Dienstgrade:

1. Sotto capo meccanico (im Korporalsrang),
2. Secondo capo meccanico (= Obermaatenrang),
3. Capo meccanico seconda classe (= Deckoffiziersrang),
4. Capo meccanico prima classe (= Oberdeckoffiziersrang).

Zur Mechanikerschule werden Freiwillige von 17 bis 20 Lebensjahren und Marineheizer unter 25 Jahren zugelassen.

Sobald das Gesetz in Kraft tritt (voraussichtlich 1. Juli 1911), werden alle jetzigen Maschinisten — soweit sie die vorgeschriebene Mindestdienstzeit als Maschinist 2. Klasse haben — zu Maschinisten 1. Klasse ernannt. Sie rangieren in bezug auf ihren Dienst vor den Mechanikern. Diejenigen von ihnen, welche zur Offizierlaufbahn zugelassen sind, setzen ihre Laufbahn im Marineingenieurkorps fort.

Zur selben Zeit werden Mechaniker:

1. Alle für geeignet befundenen Heizer-Unteroffiziere und -Deckoffiziere.
2. Die Oberdeckoffiziere des jetzigen Heizerpersonals.

Die erstere dieser beiden Kategorien erwirbt sich die Geeignetheit zur Mechanikerlaufbahn durch erfolgreichen Besuch eines 4monatigen Ausbildungskursus auf dem Maschinistenschulschiff „Doria".

Digitized by Google

Um den zur Zeit dringenden Bedarf an Maschinenunterpersonal zu decken, hat am 1. November auf dem als Mechanikerschulschiff in Dienst gestellten Linienschiff „Re Umberto" ein 8 monatiger beschleunigter Mechanikerkursus begonnen, zu dem geeignete, im letzten Dienstjahre stehende, nicht über 27 Jahre alte Heizer, Büchsenmacher, Torpedoheizer und -schlosser sowie Elektriker zugelassen worden sind.

— Seeoffiziersersatz. Für die am 1. November zu besetzenden 40 Stellen der untersten Klasse der Marineschule waren 281 Anmeldungen eingegangen. 31 Bewerber wurden eingestellt.

— Unzufriedenheit der Unteroffiziere. Die ungünstigen Beförderungs- und Besoldungsverhältnisse der Marineunteroffizierkorps haben diese zu wiederholten Vorstellungen und Bitten um Besserung ihrer Lage in offenen Briefen und Petitionen veranlaßt. Im Sommer dieses Jahres versprach der Marineminister einer Abordnung von Deckoffizieren, daß ihrem Gesuch demnächst entsprochen werden würde. Es wurde eine Kommission mit Ausarbeitung der entsprechenden Gesetzentwürfe beauftragt, die kürzlich dem Minister eingereicht sind. Um eine etwa geplante Demonstration zu verhüten, wurde in Spezia am Geburtstage des Königs (11. November) der Urlaub allgemein beschränkt. Die Unteroffiziere in Neapel erklärten sich in einem offenen Brief solidarisch mit denen in Spezia.

— Reserveoffiziere. Nachstehender am 30. Juni 1910 gesetzlich festgelegter Etat an Kombattanten der Marine-Reserveoffizierkorps (vgl. Februarheft 1909) zeigt die Spezialbedingungen, welche die Anwärter dieser Korps außer den im allgemeinen an Reserveoffiziere zu stellenden Anforderungen, wie körperliche und moralische Geeignetheit, Bestehen einer Prüfung usw., zu erfüllen haben. Zum 1. Januar 1911 wird die erste Hälfte des etatmäßigen Personals für die neuen Laufbahnen angenommen.

Dienstgrade:	Aus ehemals aktiven, unter 45 Jahre alten Deckoffizieren mit 8 Jahren aktiver Dienstzeit hervorgehend:	Aus unter 40 Jahre altem Personal der Handelsmarine oder Zivilärzten hervorgehend:	Zusammen:
Seeoffiziere:			
Korvettenkapitäne	—	14	14
Kapitänleutnants	22	23	45
Subalternoffiziere	119	55*)	174
Zusammen	141	92	233
Marineingenieure:			
Stabsingenieure	4	14	18
Subalternoffiziere	8	64**)	72
Zusammen	12	78	90
Marineärzte:			
Stabsärzte	—	14	14
Assistenzärzte	—	27	27
Zusammen	—	41	41

*) Kapitäne auf große Fahrt. Diejenigen von ihnen, die mindestens 3 Jahre als Wachoffiziere auf italienischen Handelsschiffen gefahren sind, können zu sottotenenti d. v. der Reserve, die übrigen mit mindestens 1jähriger Fahrzeit als Wachoffiziere auf italienischen Handelsschiffen zu guardiamarine der Reserve ernannt werden.

**) Oberingenieur der Reserve kann werden, wer mindestens 1 Jahr lang auf italienischen Handelsschiffen mit mindestens 1000 PS-Maschinen Chefingenieur war. Marineingenieur der Reserve kann werden, wer mindestens 3 Jahre Wachmaschinist bei 1000 PS-Maschinen auf italienischen Handelsschiffen war.

Digitized by Google

— Manöver, Venedig. In einer »Nauticae res« betitelten Broschüre schlägt der Kapitän zur See Baron Bollati, Chef des Geschwaderstabes unter Vizeadmiral Grenet, zur Zeit Sekretär des Oberen Marinerats, vor, die Flottenmanöver dadurch zu ersetzen, daß die Flotte allmonatlich 8 Tage lang in See übe, ohne einen Hafen zu berühren. Flottenmanöver seien nach dem übereinstimmenden Urteil der Marineschriftsteller aller Nationen von zweifelhaftem Wert, da sie sich nie unter den Voraussetzungen eines wirklichen Krieges abspielen können und daher zu falschen Schlüssen Veranlassung geben. Sie seien zudem ziemlich kostspielig. Einer ihrer unbestrittenen Vorteile sei allerdings der, daß sie die Augen der eigenen Nation auf die Flotte lenken.

Der Verfasser führt ferner aus, daß Venedig infolge seiner geographischen Lage, hydrographischen Verhältnisse usw. niemals ein vollgültiger italienischer Flottenstützpunkt werden könne. Die für das dort jetzt zu bauende große Trockendock bestimmten 20 Mill. Lire seien daher schlecht angelegt und würden besser zur Schaffung eines Trockendocks in Manfredonia, das gegen Bora und Scirocco geschützt sei, oder eines weiteren Docks in Tarent verwendet. Das Arsenal von Venedig brauche nur für Bau und Reparatur kleiner Fahrzeuge auszureichen. Den Platz mit einem größeren Arsenal und stärkeren Befestigungen als durchaus notwendig zu versehen laufe den Grundsätzen der Kriegskunst direkt zuwider.

⚜

Rußland. Während bisher von dem Schicksal der die Verstärkung von Flotte und Heer behandelnden Wehrvorlage, die im April 1910 der Duma vorgelegt sein soll, über die jedoch nur geheim verhandelt wurde, nichts verlautete, ist neuerdings nach Pressenachrichten ein Befestigungsprojekt für den Finnischen Meerbusen abgeschlossen, das die Sicherung der Hauptstadt Petersburg durch ein starkes Verteidigungssystem vorsieht. Dies System soll außer durch Kronstadt durch neu anzulegende Befestigungen bei Reval und auf einer der gegenüber liegenden Schären gebildet werden. Für die ersteren sind 170 Geschütze, darunter 20 30,5 cm-K in Türmen, bestimmt. Die Baukosten der gesamten Anlagen sind auf 200 Millionen Rubel, die Bauzeit ist auf drei Jahre berechnet.

In der Duma brachte eine Anzahl von Mitgliedern der Oktobristenpartei eine Interpellation wegen der Havarie des Linienschiffes „Sslawa" (vgl. Novemberheft, S. 1446) ein. In der Begründung wird darauf hingewiesen, daß nach dem Ergebnis der Untersuchung eine böswillige Beschädigung nicht vorliege, die Havarie an fast allen Kesseln also nur auf schlechte Beschaffenheit der Kessel, mangelhafte Reparatur oder schlechte Ausbildung und Fahrlässigkeit des Personals zurückgeführt werden könne.

— Die fertige Flotte. Am 15. November kehrten die Schiffe der Seekadetten-Schulabteilung, „Zessarewitsch", „Bogatyr" und „Rurik", die vorher Vigo und Cherbourg angelaufen hatten, nach Kronstadt zurück; „Sslawa" repariert noch in Toulon.

Die Lehrabteilungen (Artillerie-, Torpedo-, Taucher- usw.) der baltischen Flotte sind in der Hauptsache Mitte November in die armierte Reserve getreten.

In der Torpedolehrabteilung ist Schulschiff „Dwina" an Stelle des der Unterseebootsabteilung zugeteilten Transportschiffes „Jewropa" getreten.

— Havarieverfahren. Bei allen ernsteren Havarien sind außer der gewöhnlichen Berichterstattung an die vorgesetzte Behörde in Zukunft ohne Verzug

Digitized by Google

von den betreffenden Schiffsspezialisten Berichte an den Generalinspekteur des entsprechenden Dienstzweiges (des Torpedowesens usw.) einzureichen, die mit „vollkommener Aufrichtigkeit" abzufassen und mit den erforderlichen Zeichnungen zu versehen sind.

— Probefahrten. Die bisherigen Probefahrten des „Imperator Pawel I." haben nach „Kotlin" einen ausgezeichneten Verlauf genommen.

Die Panzerkreuzer „Bajan" und „Pallada" erledigten Anfang November ebenfalls Probefahrten.

— Minenwesen. Außer den zu Minenlegern umgebauten älteren Schiffen „Ladoga" (früher „Minin"), „Onega" (früher „Gerzog Edinburgski") und „Narowa" (früher „General Admiral") wird in der Presse der frühere Monitor „Jedinorog" als „schwimmendes Minendepot" erwähnt.

— Handelsflotte. Über die Verwendung von Handelsschiffen und deren Mannschaften im Kriegsfalle ist ein Gesetzentwurf ausgearbeitet, demzufolge alle Fahrzeuge mit Maschinenbetrieb, ferner alle Segelfahrzeuge, alle sonstigen Transportmittel, Anlegeplätze, Lade- und Löschvorrichtungen mit Bemannung und Betriebspersonal und Material dem Marine- oder Kriegsminister im Kriegsfalle zur Verfügung stehen. Von dieser Verpflichtung sind auch die Schiffahrtsunternehmungen nicht befreit, mit denen der Staat einen besonderen Vertrag abgeschlossen hat. Auch der Anspruch auf Entschädigung ist in dem Entwurf geregelt.

Der Duma ist eine Vorlage zugegangen, nach der die Freiwillige Flotte für die Unterhaltung regelmäßiger Fahrten zwischen einzelnen ostasiatischen Häfen (Wladiwostok, Petropawlowsk, Tschukotski-Halbinsel und anderen) eine Subvention von 256 000 Rubel erhalten soll. Für diesen Zweck hat sie vier neue Dampfer in Dienst zu stellen. In der Denkschrift zu dieser Vorlage wird darauf hingewiesen, daß der Bau dieser Dampfer besser im Auslande stattfinde, da das geringste Angebot der russischen Werften einen Preis von 762 000 Rubel für einen solchen Dampfer fordere, während eine norwegische Werft dasselbe Schiff für 434 000 Rubel bauen wolle.

⚜

Österreich-Ungarn. Budget. Das Marinebudget für 1910 (s. Novemberheft) wurde von beiden Delegationen angenommen. Der Marineausschuß der ungarischen Delegation votierte bei der Annahme der Marineleitung den Dank für deren außerordentliche Tätigkeit zur Entwicklung der Kriegsmarine.

Aus den Delegationsdebatten über die Kriegsmarine, insbesondere den Auskünften des Marinekommandanten, ist Folgendes bemerkenswert:

Flottenbauprogramm. Der Marinekommandant erklärte, daß er langfristige Bauprogramme bei den riesigen Fortschritten der Schiffbautechnik nicht für richtig erachte. Er werde bei Tagung der Delegationen für 1911 (die im Januar oder Februar 1911 stattfindet) auf das auf 4 bis 6 Jahre zu verteilende neue Bauprogramm näher eingehen, durch das die Anzahl der Linienschiffe auf den Stand der 60er und 70er Jahre des vorigen Jahrhunderts gebracht werden soll.

Im Plenum der ungarischen Delegation erklärte Korvettenkapitän Lucich, der im Auftrage des Marinekommandanten sprach: „Wir bedürfen einer Seemacht, die den Zeitpunkt eines eventuellen Zusammenstoßes selbst bestimmt und deren Angriff auch für den Feind eine Gefahr bedeutet. Eine Flotte, die nur auf die Verteidigung eingerichtet ist und sich vor dem Feinde zurückziehen muß, hat keinerlei Wert."

Schiffe im Bau. Die Art und Weise, wie die Bestellung der zwei auf dem Stabilimento tecnico zu Triest im Bau befindlichen 20 000 Tonnen-Schiffe vor

Digitized by Google

sich ging (s. Mai- und Juniheft 1910), rechtfertigte Graf Montecuccoli damit, daß er einerseits durch die lange Unterbrechung in den Tagungen der Delegationen, anderseits durch das Flottenwettrüsten aller Staaten als verantwortlicher Marinekommandant seinerzeit in eine höchst peinliche Lage gekommen sei und daß außerordentliche Umstände auch außerordentliche Mittel erfordern. Er habe vor der Bestellung der Schiffe die Zustimmung der gemeinsamen drei Minister zu dem Anerbieten der Werft eingeholt und erhalten. Selbstverständlich seien seinerzeit Preise mit der Werft abgemacht für den Fall, daß die Regierung die Schiffe übernimmt, aber es seien bis jetzt keinerlei Zahlungen geleistet. Die Marine sei moralisch mehr oder weniger verpflichtet, die zwei Schiffe zu übernehmen. Dem Stabilimento tecnico würde anderseits wohl kein Schaden entstehen, wenn die Übernahme nicht durch Österreich-Ungarn erfolgen würde, weil er den Verkauf zweifellos nach einer anderen Seite sofort durchführen könnte. Die zwei Schiffe würden in 36 Monaten fertiggestellt werden. (Baubeginn war Mai 1910.)

„Radetzky" trete Ende 1910, „Zrinyi" Herbst 1911, „Admiral Spaun" demnächst ins Geschwader (15. November geschehen). Von den sechs für die Marine erbauten Unterseebooten seien vier abgenommen worden. Die beiden Lake-Boote hätten bislang die kontraktlichen Bedingungen nicht erfüllt, setzten aber ihre Proben fort. (Nach den neuesten Nachrichten werden sie wahrscheinlich nicht von der Marine übernommen.) Das Bergungsschiff für Unterseeboote sei Ende November und das Schwimmdock von 22 500 Tonnen Hebekraft Ende Dezember verwendungsbereit.

Schiffsbaukosten. Im Vergleich mit dem englischen Kriegschiffsbau leidet der österreichische — laut Erklärung des Marinekommandanten — an einer erheblichen, durch das heimische Eisenkartell verursachten Verteuerung des Eisenmaterials, dessen Preis bis zu 30 bis 80 Prozent teuerer ist als in England. Es fällt ferner ins Gewicht, daß der österreichische Schiffbauarbeiter nicht so leistungsfähig ist wie der englische. Schließlich läßt der Umstand, daß in den österreichischen Berechnungen der Kosten für Kriegschiffsneubauten diejenigen für Reservemunition einbegriffen sind, die Gesamtbaukosten höher erscheinen. Bei einem modernen Linienschiff betragen die Kosten für Munition etwa 9 000 000 Kronen.

Personal. Es ist beabsichtigt, das Unterpersonal im Laufe der nächsten 6 bis 8 Jahre von 14 000 auf 20 000 Mann zu vermehren.

Die 4jährige Dienstzeit des Ersatzes soll beibehalten werden mit Rücksicht auf die Schwierigkeit der Ausbildung an Bord moderner Schiffe. Der Marinekommandant wies darauf hin, daß kein Staat in seiner Marine eine kürzere Dienstzeit als die 4jährige hat — mit Ausnahme Deutschlands, das aber eine sehr große Anzahl von Schiffsjungen mit 6jähriger Dienstzeit besitzt. Die österreichischen Marinemannschaften haben nach ihrer Entlassung aus dem aktiven Dienst keinerlei Waffenübungen mehr mitzumachen und — ausgenommen im Kriegsfalle — keine Einberufungen mehr zu gewärtigen.

Aeroplane. Auf die Anfrage des Marineberichterstatters in der österreichischen Delegation über die Wirkung der Aeroplane gegen Kriegschiffe erwiderte Graf Montecuccoli, er glaube nicht, daß ein Luftfahrzeug solche Mengen Sprengmaterial mitnehmen könnte, um damit größere Schiffe zu zerstören; auch sei die Treffsicherheit für die Aeroplane gering. Die österreichischen Schiffe seien bereits mit Abwehrkanonen, die bis zu 75° Elevation nehmen können, ausgerüstet. Das Mitnehmen von Aeroplanen an Bord von Schiffen sei ausgeschlossen, weil ein Abflug vom Schiff unmöglich ist. (Der Marinekommandant hat im Sommer selbst eine Fahrt mit einem Aeroplan gemacht.)

Abrüstung. Der Antrag einiger sozialistischer österreichischer Delegierter, mit

Digitized by Google

Italien Verhandlungen über die beiderseitige Einstellung der Flottenrüstungen einzuleiten, wurde abgelehnt mit der Begründung, eine derartige Abmachung sei nur in Übereinstimmung mit einem gemeinsamen Vorgehen aller Staaten möglich. Außerdem erheischten die handelspolitischen Interessen Österreich-Ungarns zur Zeit eine maritime Kräftigung. Die Delegation habe aber die Überzeugung, daß die Regierung bei jedem vorkommenden Anlaß in Verhandlungen über eine derartige Abrüstung eintreten werde. Ein kroatischer Delegierter äußerte, Italiens Politik auf dem Balkan müsse Österreich-Ungarn zur größten Vorsicht mahnen; die Ausgestaltung der Marine sei daher dringend notwendig.

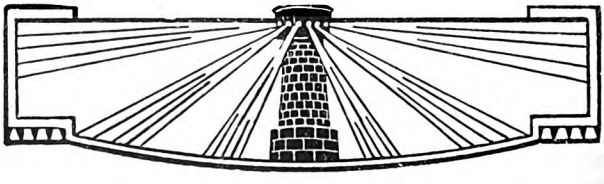
— Marineattaché. Gleichzeitig mit der Ernennung eines deutschen Marineattachés bei der Botschaft in Wien ist die Kommandierung eines österreich-ungarischen Marineattachés zur Botschaft in Berlin beabsichtigt.

— Beförderungen. Vizeadmiral v. Kneisler, Stellvertreter des Marinekommandanten, wurde zum Admiral und Kontreadmiral Haus, Vorstand des Marinetechnischen Komitees, zum Vizeadmiral befördert.

Die Beförderungsverhältnisse im Seeoffizierkorps sind zur Zeit derart, daß die Beförderung zum Kontreadmiral mit 52, zum Linienschiffskapitän mit 48, zum Fregattenkapitän mit 43, zum Korvettenkapitän mit 39, zum Linienschiffsleutnant mit 29 Lebensjahren durchschnittlich erfolgt. (Im deutschen Seeoffizierkorps sind die entsprechenden Lebensalter: 50, 43, 41, 36, 29 Jahre.)

— Unterpersonal italienischer Sprache. Der italienische General Fadda behauptete in der „Tribuna", daß die in der österreich-ungarischen Marine dienenden Mannschaften mit italienischer Sprache eine etwaige Mobilisierung der Marine gegen Italien durch ihre Weigerung, zu kämpfen, vereiteln würden. Demgegenüber wies ein höherer österreichischer Seeoffizier in der „Zeit" nach, daß die Italiener in der österreich-ungarischen Marine keine ausschlaggebende Rolle spielen. Im Rekrutenkontingent der Marine von 1908 waren nur 657 Mann = 20 Prozent und im gesamten Unterpersonal (14 500 Köpfe) nur 2500 Mann = 17,2 Prozent, von dem Unteroffizierspersonal sogar nur 320 Mann = 11 Prozent italienischer Herkunft.

1866 haben von den in der Lombardei und Venetien beheimateten Mannschaften der österreich-ungarischen Flotte nur 15 Offiziere und 270 Mann von der Erlaubnis Vizeadmiral Tegetthoffs Gebrauch gemacht, vor Beginn der Feindseligkeiten in ihre Geburtsorte zurückzukehren, um nicht gegen Italien kämpfen zu müssen.



Digitized by Google

Verschiedenes.

Schleppen S. M. S. „Planet" durch S. M. S. „Nürnberg", September 1910.

Mit 3 Skizzen.

Als am 1. September 1910 das Kreuzergeschwader mit „Scharnhorst", „Nürnberg" und „Emden" auf der Rückkehr von Samoa in Friedrich-Wilhelmshafen (Neu-Guinea) mit S. M. S. „Planet" zusammentraf, meldete „Planet", daß er infolge einer Kesselbeschädigung einen Reparaturhafen aufsuchen müsse. Da eine eingehende Kesseluntersuchung ergab, daß für das Schiff eine längere Seereise mit eigenem Dampf nicht ohne Risiko sei, erhielt S. M. S. „Nürnberg" vom Geschwaderchef den Befehl, S. M. S. „Planet" über Pulolaut auf Borneo nach Singapore zu schleppen, wo Gelegenheit zur Ausführung der Reparatur vorhanden war. Entscheidend für die Wahl des Reparaturhafens war der Umstand, daß auf der Strecke nach Singapore mit schlechtem Wetter und starken Gegenwinden nicht zu rechnen war, während die an sich kürzere Strecke nach Sydney oder Brisbane gegen den SO-Monsun hätte zurückgelegt werden müssen, und auf der Strecke nach Hongkong, die ungefähr ebenso lang wie die nach Singapore war, gerade während dieser Zeit mit der Möglichkeit gerechnet werden mußte, in einen Taifun zu geraten.

Die zurückzulegende Entfernung betrug:

Friedrich-Wilhelmshafen — Pulolaut	2100 sm
Pulolaut — Singapore	960 sm
Summa	3060 sm.

Das Anlaufen von Pulolaut mußte zur Kohlenergänzung erfolgen.

An sich stellte das Schleppen eines so kleinen Fahrzeuges wie „Planet" mit 650 Tonnen Deplacement keine Schwierigkeiten dar, zumal da „Planet" bei dem noch zulässigen Kesseldruck mit etwa 4 kn mitdampfen konnte; anderseits war die zurückzulegende Entfernung doch so groß, daß man mit unliebsamen Überraschungen unterwegs rechnen mußte. Die ganze Strecke um Neu-Guinea, etwa 1000 sm, war fast unvermessen, die navigatorischen Angaben über Riffe und Untiefen unbestimmt und unzuverlässig, Befeuerung nicht vorhanden, die Möglichkeit festzukommen oder aus sonst einem Grunde im Augenblick loswerfen zu müssen also stets vorhanden. Bei Aufstellung des Reiseplans war angenommen worden, daß für S. M. S. „Nürnberg" Umdrehungen für 10 kn im Durchschnitt die Höchstgrenze der Schleppgeschwindigkeit darstellen würden, während „Planet" mit 4 bis 5 kn mitlaufen sollte. Der Geschwindigkeitsverlust wurde mit 2 kn geschätzt, so daß mit einer Durchschnittsschleppgeschwindigkeit von 8 kn durch das Wasser gerechnet werden konnte. In Wirklichkeit war die Schleppgeschwindigkeit größer, der Schleppverlust betrug nur 1 bis $1^1/_2$ kn, da „Planet" infolge der fortdauernd günstigen Winde auf dem größten Teil der Reise Segel setzen konnte und dadurch besser lag; Strom setzte durchschnittlich mit 1 bis 1,5 sm mit; vor allem aber konnte S. M. S. „Nürnberg" statt der angenommenen 10 kn Umdrehungen für 12 bis 13 kn machen, ohne daß ein Brechen der Schleppverbindung zu befürchten war. Nur für kurze Strecken, bei etwas mehr Seegang wurde zur Schonung der Verbände beider Schiffe mit der Fahrt heruntergegangen. Die durchschnittliche Schleppgeschwindigkeit über den Grund war 11 kn. Die Strecke Friedrich-Wilhelmshafen — Pulolaut (2100 sm) wurde dementsprechend in 8 Tagen statt der ursprünglich angenommenen 11 Tage zurückgelegt, das Durchschnittsetmal war 260 sm = 11 kn Schleppgeschwindigkeit, die Strecke von Pulolaut—Singapore

Digitized by Google

erforderte $3\frac{1}{2}$ Tage statt der geschätzten 5 Tage, bei einem Durchschnittsetmal von 270 sm.

Herstellung der Schleppverbindung. Bei der Herstellung der Schleppverbindung mußten folgende Punkte in Erwägung gezogen werden:

1. Bei der langen Dauer des Schleppens war alles zu vermeiden, was ein Durchscheuern der Troß zur Folge haben konnte. Die bei uns gebräuchliche Art des Schleppens mit belegter Schlepptroß auf dem Schlepper empfahl sich daher nicht, da vermutlich im Lauf der Zeit die Troß in der Heckklüse trotz Schamfilungsmatten sich durchgerieben hätte.

2. Der Druck auf dem Achterschiff S. M. S. „Nürnberg" mußte möglichst gleichmäßig verteilt werden, da das Schiff verhältnismäßig weich ist und der einzelne Heckpoller unter Umständen den Anforderungen nicht gewachsen gewesen wäre. Ein Belegen um einen Mast kam der räumlichen Verhältnisse wegen nicht in Betracht.

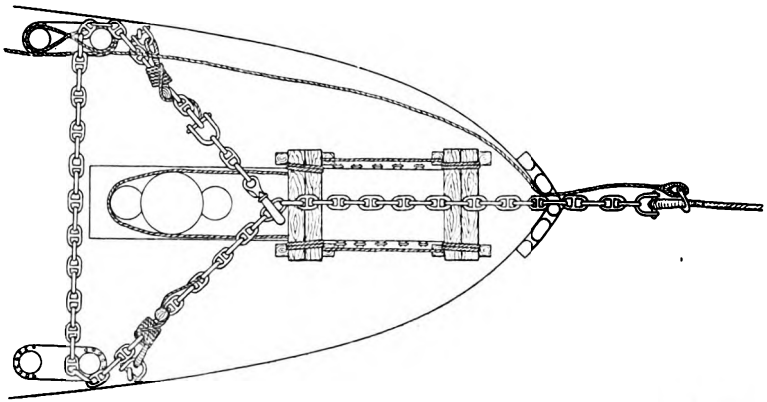
3. Bei der langen Dauer des Schleppens mußte das Schleppgeschirr so stark wie irgend möglich gemacht werden, im besonderen eine möglichst starke Schlepptroß zur Verwendung kommen.

4. Die Schleppverbindung mußte auf beiden Schiffen jederzeit klar zum Schlippen sein.

Von S. M. S. „Scharnhorst" war dessen schwerste, 14 cm starke Stahltroß zur Verfügung gestellt worden. Das Gewicht der 225 m langen Troß betrug rund 1500 kg.

Auf S. M. S. „Nürnberg" war das Heck in folgender Weise für das Schleppen vorbereitet worden (s. Skizze 1). Eine starke Holzauflotzung aus Eisenholzstämmen war vor und hinter dem Kommandantenoberlicht errichtet.

Skizze 1.



Die Befestigung der Schlepptroß auf S. M. S. „Nürnberg" erfolgte aus oben angeführtem Grunde mit Hilfe einer Länge der Bugankerkette um beide Heckpoller. Zur Entlastung der Poller und um eine etwas elastischere Aufnahme des Zuges herbeizuführen, war an einem Augbolzen neben jedem Poller 1 Taustopper eingeschäkelt und auf die Kette so aufgesetzt, daß ein Teil der Kraft von ihm getragen wurde. Diese teilweise Entlastung der Poller machte sich angenehm fühlbar, die Reckungen und das Knarren der Verbände im Achterschiff ließ nach Anbringung der Taustopper merklich nach.

Eine dünnere Stahlleine diente als Beiholer.

Innerhalb der aus der Kettenlänge gebildeten Hahnpot befand sich das Heckspill. Bei dem Bruch eines oder beider Poller und der dünnen Stahlleine wäre die Spitze also noch nicht ausgerauscht, sondern vom Spill gehalten worden.

Digitized by Google

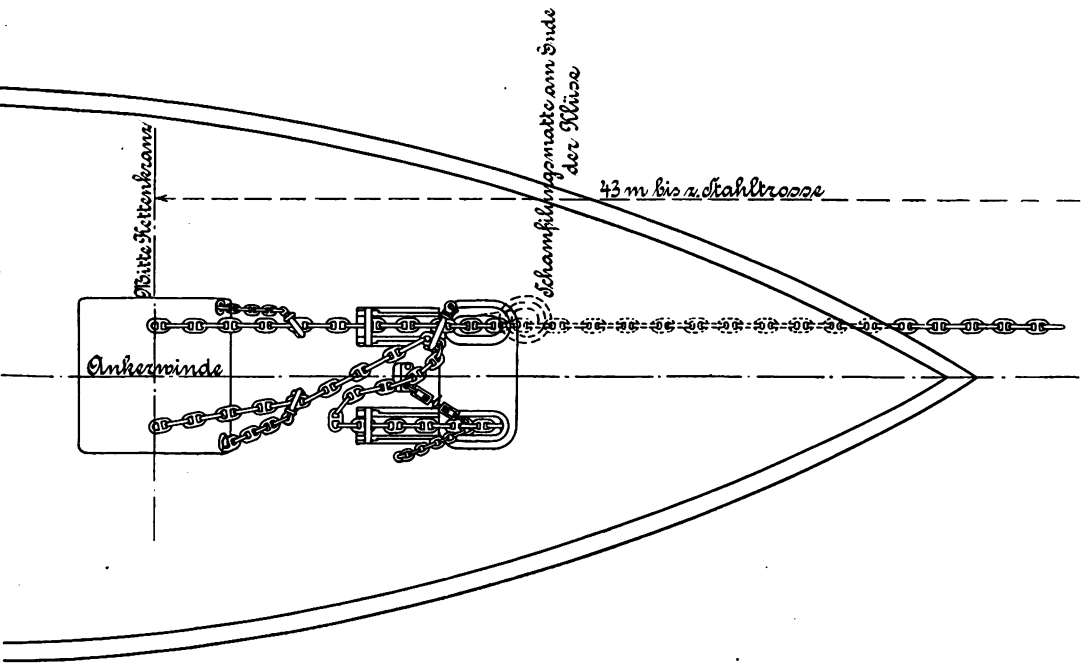
Ein Schlippen der Kette war durch Lösen des Schlippschäkels möglich.

Unter normalen Umständen mußte das Schlippen, wie es tatsächlich unvermutet einmal notwendig wurde, auf S. M. S. „Planet“ erfolgen.

Auf S. M. S. „Planet“ war die Backbordbugankerkette auf die Schlepptroß geschäkelt und von der Kette ungefähr 50 m aus der Klüse gesteckt worden. Die Sicherung der Kette an Deck S. M. S. „Planet“ (s. Skizze 2) war in folgender Weise erfolgt:

Auf die Backbordkette, die um das Spill, ein Bratspill, klar zum Einhieven geschoren blieb, war der Schlippstopper aufgesetzt. Von der Steuerbordkette war soviel Lose aufgeholt, daß die Kettenbucht bis an die Backbordklüse reichte. Durch einen von S. M. S. „Nürnberg“ abgegebenen großen Schlippschäkel waren hier beide

Skizze 2.



Ketten zusammengeschäkelt. Die Steuerbordkette war dann mit dem Spill steifgesetzt worden, so daß beide Ketten hinter dem Schlippschäkel gleichmäßig trugen. Dabei blieb der Steuerbordanker nach Abnehmen des Schlippschäkels klar zum Fallen. Leider mußte die an sich nicht sehr starke „Planet“-Kette, deren Ersatz durch eine „Nürnberg“-Kettenlänge wegen der Spillabmessungen nicht möglich war, durch die Ankerklüse genommen werden. Sie lag infolgedessen dauernd hart gegen den oberen Rand der Außenklüse und bildete hier die schwächste Stelle des Schleppgeschirrs. Tatsächlich erfolgte hier auch einmal ein Bruch der Schleppverbindung durch Springen eines Kettengliedes. Bei Prüfung der Bruchstelle ergab sich allerdings, daß ein Materialfehler in der Kette der Hauptanlaß gewesen war.

Verlauf der Reise. Nachdem S. M. S. „Nürnberg“ einer Requisition des Bezirksamtmanns von Friedrich-Wilhelmshafen Folge geleistet hatte, konnte am 9. vormittags die Reise angetreten werden. S. M. S. „Planet“ hatte inzwischen aus dem erwarteten Postdampfer seine Bestände aufgefüllt.

Digitized by Google

Digitized by Google

Schleppgeräts während der Reise ein Recken der Verbände, kenntlich an dem charakteristischen Springen der Farbe, beobachtet.

Über die eingeschlagene Reiseroute gibt beifolgende Wegekarte Auskunft. Für die Navigierung war zu berücksichtigen, daß alle flacheren Stellen nach Möglichkeit vermieden werden mußten, um bei eventuellem Heruntergehen mit der Fahrt ein Haken der Schlepptleine auf dem Grunde auszuschließen.

Während der ersten 2 Tage, längs der Küste von Neu-Guinea, erfolgte nichts Bemerkenswertes. Der Strom setzte bis zu 2 bis 3 sm mit, Wind von achtern, der ein Segelsetzen auf „Planet" ermöglichte, ruhiges Wasser, so daß die Schleppgeschwindigkeit durch das Wasser bis zu 12,5 kn betrug.

Unter diesen Umständen stand zu hoffen, daß die navigatorisch recht bedenkliche Durchfahrt an der Nordwestspitze von Neu-Guinea, die gänzlich unbefeuerte Dampier-Straße, noch bei Tageslicht am 12. September passiert werden könnte. Eine Durchfahrt bei Nacht erschien ausgeschlossen. Der einzige nach der Karte einigermaßen sichere Weg von den drei Einzeldurchfahrten war die Pitt-Straße. Aber auch diese ist nicht nur gänzlich unvermessen, sondern auch sogar der Durchfahrtsrichtung nach falsch in der Karte eingetragen; verschiedene gefährliche und der Ausfahrt der Straße vorgelagerte Inseln fehlen in der Karte gänzlich, wie sich am nächsten Tage herausstellte. Als daher am Nachmittag des 12. der bis dahin mitlaufende Strom aussetzte, sogar Gegenstrom sich zeigte, so daß eine Durchfahrt bei Tage nicht mehr möglich war, blieb nichts übrig, als vor der Einfahrt in der Morait-Bucht zu Anker zu gehen. Die Küste wurde mit geringster Fahrt angesteuert, als plötzlich von 200 m Wasser das Lot 12, 10, 8 m in kurzer Pause meldete. „Nürnberg" konnte auf 30 m zum Stehen gebracht werden, „Planet" dagegen schoß stark auf, die Leine hakte auf dem Grunde und kam dadurch auf „Planet" so steif, daß das Schlippen der Ankerkette erst nach längeren Bemühungen möglich war. Auch auf „Nürnberg" konnte die geschlippte Troß nur mit großer Anstrengung und nach langer Arbeit eingeholt werden, indem das Schiff seinen Buganker wieder lichtete, sich also vor der Troß selbst verankerte und dann unter gleichzeitigem Rückwärtsschlagen der Maschinen die Troß aus dem Grunde brach.

Bei etwas mehr Fahrt hätte die Lage recht unangenehm werden können. Künftighin wurde „Planet" vor jedem zu Ankergehen trotz seiner geringen Manövrierfähigkeit auf tiefem Wasser losgeworfen.

Am nächsten Morgen wurde die Weiterfahrt angetreten, als kurz vor Verlassen der Pitt-Straße auf „Planet" die Schleppkette in der Klüse an einer schadhaften Stelle brach. Die Belastung des Schleppgeschirrs im Augenblick des Bruchs war durchaus nicht übernormal, die See ruhig, die Schleppgeschwindigkeit die gewöhnliche. Die Verbindung war in kürzester Zeit (etwa 1 Stunde) wieder hergestellt, der Zeitverlust also gering. Dies war das erste und einzige Mal, daß ein Versagen des Schleppgeschirrs eingetreten ist.

Am 17. September wurde vor Pulolaut geankert, Kohlen aus den dortigen Kohlenbergwerken aufgefüllt und am 21. morgens die Reise fortgesetzt.

Am 24. abends traf der eigenartige Schleppzug vor Singapore ein. Die Aufgabe war gelöst. Sie hatte für jeden Beteiligten viel Interessantes mit sich gebracht, und die praktische Seemannschaft wieder einmal in den Vordergrund treten lassen. In der englischen Presse Singapores wurde die Leistung als ein towing record bezeichnet. v. G.

Digitized by Google

Sportfest der Schiffsjungendivision.

An dieser Stelle sind bereits mehrfach Mitteilungen über Sportfeste und Abhandlungen über die Notwendigkeit der Pflege von Sport für unsere Mannschaften erschienen. Die Bekanntgabe des Verlaufes des Sportfestes der Schiffsjungen am 7. September in Flensburg geschieht daher, um die Reihe früherer Berichte fortzuführen und weiteren Kreisen ein Bild davon zu geben, wie die seemännischen Unteroffizieranwärter als die berufenen Leiter von Sportspielen und als Vorturner in leichtathletischen Leibesübungen für unsere Mannschaften angeleitet werden und was der jetzt in die Front eingetretene Jahrgang in diesem Sommer hierin geleistet hat.

Der Verfasser von „Sportfeste in der Flotte" (Juniheft 1910) hat bereits erwähnt, daß S. M. S. „König Wilhelm" seine Zöglinge systematisch für den Sport heranbildet.

Sport wird vornehmlich im Sommerhalbjahr durch die Schiffsjungen des älteren Jahrgangs betrieben. Die sportliche Ausbildung erstreckt sich auf die beiden Gruppen: Sportspiele und leichtathletische Wettkämpfe, d. h. Ball- und Laufspiele einer Sportmannschaft, die als geschlossenes Ganzes spielt, in der dem Einzelnen meist verschiedene Aufgaben und Leistungen zugewiesen sind, und Wettkämpfe im Springen, Laufen und Werfen, die heute allgemein mit „Leichtathletik" bezeichnet werden.

Leider muß bei dem reichhaltigen übrigen Ausbildungspensum fast stets die Freizeit zum Sport herhalten. Trotzdem sind die Jungen in beiden Sommern, wo ich für den Sport mitgewirkt habe, selbst nach anstrengendem Landdienst gern und unaufgefordert sportlicher Betätigung in den Abendstunden nachgegangen — dies trifft allerdings meist nur auf diejenigen zu, die von der Schule her Interesse und Fertigkeiten mitbrachten. Die Freude, sich in körperlichen Leistungen zu messen, hat unter diesen jungen Leuten jedoch schon bedeutend zugenommen mit dem Wachsen der Erkenntnis in den Schulen und weiteren Kreisen des Volkes, daß Sport Gesundheit, körperlicher und geistiger Kraftgewinn bedeutet. Dieser Fortschritt ist in den jüngeren Jahrgängen deutlich zu spüren, er ist aber noch nicht so groß, daß die Anregung zum Sport unterbleiben kann. Wenn in den Dienststunden (wenigstens zu Anfang regelmäßig) der überwiegenden Mehrzahl von Schiffsjungen, die früher nicht Sport getrieben haben, die Freude an einem Sportspiel geweckt, ihnen Gelegenheit gegeben werden kann, nach erfolgreichem Üben zu empfinden, was es bedeutet, einem anderen im Sprung, Lauf oder Wurf überlegen zu sein, dann würde der Erfolg der sportlichen Ausbildung der Unteroffizieranwärter und der Gewinn für die Marine noch größer sein. Denn der erst hat den rechten Impuls, Sport zu treiben, erhalten, der dies Gefühl des Überlegenseins einmal empfunden hat. Er wird erst dann mit dem für jeden Sport erforderlichen Eifer sich auch in der Freizeit sportlich gern betätigen. Ohne Liebe zur Sache kein Fortschritt, das gilt wohl nirgend so sehr wie beim Sport und bei den Schiffsjungen in erster Linie für die Sportspiele. Das Interesse muß in den Dienststunden eingegeben werden. Viel Zeit geht dadurch nicht verloren. Namentlich den gelegentlich in der Dienstzeit betriebenen Sportspielen rede ich das Wort. Sie werden die Leute frisch, geweckt und sehnig machen und dadurch Interesse und Leistungen im Dienst steigern. Dieser Gewinn wird den Zeitverlust wettmachen, wenn nicht übertreffen, so daß er für die Schiffsjungen- wie die Flottenausbildung nur erwünscht sein kann.

Da im verflossenen Sommer die Sportspiele noch nicht Gemeingut zahlreicher Schiffsjungen waren, mußte die Ausbildung sich für den einzelnen Schiffsjungen auf je ein Sportspiel beschränken. Es wurde dadurch erreicht, daß der Junge dieses sein Sportspiel beherrschte und es später als Unteroffizier Mannschaften wird

Digitized by Google

vorspielen und leiten können. Darüber hinaus zu gehen wird auch in den kommenden Jahren nicht möglich und bei dem großen Unteroffizierkorps eines Schiffes im Verhältnis zur Mannschaftsbesatzung nicht nötig sein. Gelitten hat das Interesse durch diese scheinbare Einseitigkeit keineswegs. Die Schiffsjungen einer Division konnten einschließlich Reserven als je zwei Mannschaften zu folgenden Sportspielen verteilt werden: Fuß-, Schlag-, Schleuder- und Faustball, Barlauf. Mit anderen Worten je 23 Prozent aller Schiffsjungen haben Fußball, Schlagball und Barlauf und je 16 Prozent Schleuderball uud Faustball betrieben.

Unterschieden von den Sportspielen wurden die leichtathletischen Wettkämpfe und Turnen. Diese paßten sich der übrigen körperlichen Ausbildung so eng an, daß darin weniger außerhalb des dienstlichen Ausbildungsrahmens gefördert werden mußte. Nur zu Läufen über kürzere Strecken, Gerwerfen und Steinstoßen vereinigten die Sportleiter häufiger die Schiffsjungen, da ja die Fertigkeiten in diesen vorzüglichen körperlichen Bewegungen sehr wenig mit denen der dienstlichen gemeinsam haben. Während der einzelne Schiffsjunge sich nur an einem Sportspiel beteiligen konnte, wurde darauf Bedacht genommen, daß er sich je nach seiner Veranlagung in mehreren leichtathletischen Sportarten betätigte und für die Wettkämpfe vorübte. Es waren dies: Stab-, Hoch-, Weit- und deutscher Dreisprung, Steinstoßen, Gerwerfen, Tauziehen, Lauf über 100 und 250 m, Hindernislauf und Stafettenlauf.

Abgeschlossen wurde die Sportausbildung durch das Sportfest. Diesem wiederum gingen voraus: Ausscheidungsspiele zwischen den besten Mannschaften der Divisionen und innerhalb der Divisionen Ausscheidungswettkämpfe im Lauf, Sprung und Wurf. Am Sportfest selbst standen sich infolgedessen in den Sportspielen nur zwei Mannschaften und in den Wettkämpfen eine bestimmte, geringe Anzahl der Besten aus jeder Division gegenüber. — Das Ergebnis war:

I. Sportspiele:

1. Fußball: I. Mannschaften „Hansa"-Division gegen „Freya"; Sieger „Hansa" 2 : 1.
2. Fußball: II. Maunschaften „Hansa"-Division gegen „Victoria Louise"-Division; Sieger „Hansa" 1 : 0.
3. Schlagball: „Freya"-Division gegen V. Division*); Sieger „Freya".
4. Schleuderball: „Hansa" gegen „Hertha"; Sieger „Hertha".
5. Faustball: „Victoria Louise" gegen V. Division; Sieger V. Division.
6. Barlauf: „Hansa" gegen „Victoria Louise"; Sieger „Hansa".
7. Tauziehen: „Hansa" gegen „Victoria Louise"; Sieger „Victoria Louise".
8. Stafettenlauf über 300 m; Sieger „Hertha" — Stafette mit 38,1 Sekunden.

II. Leichtathletische Wettkämpfe:

Von den ersten Siegern wurden unter anderem folgende Leistungen erzielt:

Gerwurf 29,30 m.
Steinstoßen 10,20 m (10 kg schwerer Stein).
Stabspringen 2,70 m.
100 m-Lauf 12,87 Sekunden.
250 m-Lauf 33,25 Sekunden.
Hindernislauf über 250 m und 4 Hürden in 42,43 Sekunden.

Von den Siegern der Leichtathletik und des Reck- und Barrenturnens, wie des Hoch-, Weit- und Dreisprungs gehörten:

5 der „Hansa"-Division,
15 der „Hertha"-Division,
3 der „Freya"-Division,
8 der „Victoria Louise"-Division und
7 der V. Division an.

*) d. i. aus 4 Schulschiffszügen zusammengesetzte „Charlotte"-Division.

Digitized by Google

Sechs von den 11 ersten Preisen fielen allein der „Hertha"-Division zu.

Während die Preise für die Einzelleistungen aus Geschenken bestanden, erhielten die siegreichen Sportmannschaften Silberschilde mit den Namen der Sieger, die zum Ansporn für kommende Jahrgänge bei den betreffenden Divisionen aufgehängt werden sollen. —

* * *

Die vom Verfasser „Sportfeste der Schiffsartillerieschule" vorgeschlagene Methode, die Sportgeübten zu handikappen, kommt für Schiffsjungen nicht in Frage. Sie sind durch die körperliche Ausbildung des Dienstes gleichmäßig gefördert und alle regelrecht sportlich ausgebildet worden.

Von den Spielen ist bei den Schiffsjungen bei weitem das beliebteste der Fußball. Gegnern dieses Spieles sei gesagt, daß es nur da ausarten kann, wo wirklich rohe Menschen, die besser von jedem Sport ferngehalten werden, den Gegner absichtlich verletzen. Jedenfalls ist Fußball ungefährlich; gefährlich müßte man sicherlich weit eher Hockey und Kricket nennen. Fußball hat den anderen Sportspielen gegenüber auch größere ideale Werte, die besonders vom militärischen Gesichtspunkt aus anzuerkennen sind. Der einzelne Spieler kann trotz bester Leistung keinen dauernden Erfolg für seine Partei erzielen, allein das Zusammenwirken der Mannschaft — Zuspielen der Stürmer und Läufer — verbürgt die dauernde Überlegenheit. Fußball lehrt den Spieler die Notwendigkeit der Unterordnung unter das Ganze, und gemeinsam mit den übrigen Spielen, aber in höherem Maße, erzieht es zu Entschlossenheit, Mut und scharfem Blick in der vollendetsten körperlichen Leistungsmöglichkeit. —

Die Sportleiter S. M. S. „König Wilhelm" haben den Leichtmatrosen den Wunsch mitgegeben, daß sie in der Flotte Gelegenheit zur Betätigung im liebgewonnenen Sport und Erhaltung des Erlernten finden. Mögen diese Wünsche überall in Erfüllung gehen! M.

Vogelzug auf hoher See.

Ein Aufruf von Dr. Hugo Weigold, Königl. Biologische Anstalt Helgoland.

Oft genug werden Dinge als selbstverständlich betrachtet und unbeachtet gelassen, die für andere von höchster Wichtigkeit sind. So ist es auch mit den Beobachtungen des Tierlebens auf hoher See.

Anderseits hört man, wer weiß wie oft, den Ausspruch: „Ich möchte so gern der Wissenschaft etwas nützen, weiß bloß nicht wie und womit", weil keiner daran glauben will, daß oft die genaue Notierung scheinbar alltäglicher Dinge der Wissenschaft von größtem Nutzen sein kann, mehr als allerlei Kuriositäten.

Besonders die Ornithologie, und zwar die Vogelzugsforschung braucht dringend die Mitarbeit der Seeleute. Jeder, der zur See fährt und offene Augen für die Natur hat, kann hier, vielleicht schon durch eine einzige Mitteilung, die wichtigsten Aufklärungen bringen.

In beinahe allen Staaten Europas, besonders aber in England, Deutschland und Dänemark, wird jetzt aufs eifrigste und mit sichtlichen Erfolgen an der Erforschung des Vogelzugs gearbeitet. Aber es bleiben große Beobachtungslücken, die immer wieder exakte Resultate hindern und die deshalb schmerzlichst empfunden werden. Eine solche Lücke ist die Nordsee. Tausend und abertausend Fahrzeuge durchfurchen allein von Deutschland aus ihre Fluten, Kriegschiffe manövrieren auf ihr, Fischdampfer und Segler berühren alljährlich jedes Fleckchen, Passagier- und Frachtdampfer frequentieren in Masse bestimmte Straßen, und trotzdem, man sollte es kaum glauben, wissen wir nichts,

Digitized by Google

fast gar nichts über den Vogelzug über diesem Meere. Dabei sieht man im Herbst auf Helgoland Tausende, Zehntausende, Hunderttausende von Krähen, Staren usw. in Schwärmen nach Westen und Südwesten hin verschwinden. Wo in aller Welt bleiben diese Vogelscharen? Sie müssen doch gesehen werden irgendwo, denn sie ziehen meist niedrig übers Wasser, kaum je über Sichthöhe. Bei all den Hunderten anderer Vogelarten, die über Helgoland weg das Meer überfliegen, versteht man es schon eher, wenn sie unbemerkt bleiben, weil sie selten so auffällige Scharen bilden. Aber auch sie müssen zur Beobachtung kommen. Es gibt genug offene Fragen, die auf tatsächliche Beantwortung warten. Z. B. ziehen die Vögel bestimmte Straßen, etwa von Helgoland nach einem bestimmten Punkt der englischen Küste und umgekehrt, oder queren sie das Meer in jeder Breite? Oder vermeiden sie möglichst den Flug über die hohe See überhaupt und suchen von Helgoland aus etwa die holländische Ecke oder gar schon die friesischen Inseln zu gewinnen? Wie gelangen die norwegischen Vögel nach dem Süden? Gehen größere Scharen von da nach Schottland? Welche Vögel fliegen niedrig, welche hoch übers Wasser, und zwar bei welchem Wetter? usw.

Wenn wir erst eine Anzahl Beobachtungen von hoher See hätten, wären diese und andere Fragen bald gelöst. Was wir wünschen, ist Folgendes:

Man notiere, mehr oder weniger genau — im Notfall genügt Name des betreffenden Fischgrundes etwa — den Ort der Beobachtung, das Datum, annähernd die Tageszeit und die Art der Beobachtung: welche Vögel, wieviel, wie hoch eventuell mit welcher Flugrichtung, ob vorbeifliegend oder an Bord rastend oder ermattet an Bord kommend. Kann die Art bestimmt werden, um so besser! Ehe aber falsche Angaben gemacht werden, ist es schon besser, den Vogel zu beschreiben (Größe, Farbe, Schnabelform und -länge, Fußform) oder einfach allgemeine Angaben zu machen (z. B. Krähen, Singvögel, Entenartige, Strandvögel, größere Vögel, kleine Vögel) oder auch eventuell von dem verendeten Vogel einen Flügel, einen Fuß, vielleicht auch noch Schnabel und einige Federn von Rücken und Brust einzusenden. Auch möchte aus der Mitteilung hervorgehen, ob die Vögel offenbar normalerweise vorbeiziehen — solche Beobachtungen sind vor allem dringend erwünscht — oder ob sie an Bord kommen und wie lange sie da bleiben. Denn sehr oft kommen ja Vögel an Bord und verhungern da allmählich. Das sind dann Verirrte, die man nur mit großer Vorsicht zu Schlußfolgerungen über den Vogelzug verwenden darf.

Solche Notizen sind nach meiner eigenen Erfahrung an Bord des Reichsforschungsdampfers „Poseidon" sehr rasch und leicht gemacht, am besten von dem gerade wachthabenden Steuermann auf der Brücke oder wer sich sonst dafür interessiert. Und Interesse wird sich doch sicher finden, denn nicht umsonst sind es doch intelligente Leute, die zur See fahren. Wie viele Ärzte, Offiziere sind nicht allein an Bord der Kriegschiffe und Passagierdampfer! Gar mancher von ihnen ist Jagdliebhaber und kennt als solcher wenigstens eine Anzahl Vögel. Und wer sie nicht oder nicht sicher kennt, der soll sich ja ruhig mit allgemeinen Angaben begnügen. Ich bin der festen Überzeugung, daß mancher schon längst gern derartige Beobachtungen der Wissenschaft zur Verfügung gestellt hätte, wenn er nur gewußt hätte, wohin er sie senden soll. Fortan wird eine Postkarte mit der Adresse: „Vogelwarte Helgoland" oder „Biologische Anstalt Helgoland" oder meinem Namen genügen. Und wenn vielleicht nicht jeder der Einsender ein Dankschreiben erhalten kann, so kann er doch überzeugt sein, daß ihm die Wissenschaft zu Dank verpflichtet ist, und es wird ihm eine Genugtuung sein, ihr einen Dienst geleistet zu haben. —

Bisher war nur vom Vogelzug bei Tage die Rede. Ebenso wichtig, vielleicht noch wichtiger ist der nächtliche Zug. Wer einmal auf Helgoland

Digitized by Google

in einer Zugnacht die ungeheure Lebensfülle bewundernd geschaut und das wilde Konzert von tausend und abertausend Vogelstimmen, meist Strandvögeln, gehört hat, der würde sich wundern, wenn man von all diesen Scharen und von all diesem Spektakel auf dem weiteren Weg der Vögel, also auf hoher See, nichts merken sollte. Ist denn das wirlich der Fall? Hat noch niemand das Geschrei ziehender Vögel nachts auf hoher See vernommen? Und kommen nicht oft Vögel an die Laternen? Wenn ja, wo und wann war das? Es ist doch ganz unmöglich, daß die ungeheuren Vogelmassen, die in einer guten Zugnacht an den Leuchttürmen zur Beobachtung kommen, besonders auf Helgoland, ganz unbemerkt über die Nordsee gelangen sollten, wo doch nach allen bisherigen Forschungsergebnissen der Zug ostwestlich verläuft.

In Anbetracht der großen Wichtigkeit der Sache sollte wirklich die Bequemlichkeit kein Vorwand sein, einmal eine Postkarte oder einen Brief zu schreiben und im nächsten Hafen der Post zu übergeben. Ich denke, daß wir uns nicht täuschen, wenn wir den deutschen Seeleuten soviel Interesse für die Wissenschaft zutrauen. Unseres Dankes können sie gewiß sein.

Zeitschriftenschau.

In einem Aufsatz:

„The Admiralty Staff. An Answer to Admiral Sir Cyprian Bridge"

wendet sich im „United Service Magazine" (November 1910) Leutnant A. C. Dewar, R. N., gegen die Ausführungen, die der Admiral in einem Artikel „Navy War Councils and General Staffs" in Brasseys „Naval Annual" 1910 veröffentlicht hat. In der Hauptsache ist der Inhalt des letzteren Aufsatzes bei der Besprechung des „Naval Annual" 1910 in dieser Zeitschrift (Augustheft, S. 1054) wiedergegeben; hierauf ist dann im Septemberheft eine Entgegnung erfolgt (S. 1153), und schließlich ist bei der Besprechung des zweiten Bandes des Rittmeyerschen Seekriegswerkes im Novemberheft (S. 1402 ff.) nochmals in bemerkenswerter Weise auf die Schwächen der Ausführungen des Admirals Bridge und auf die Bedeutung der intellektuellen Vorbereitung auf den Krieg, die jener unterschätzt, zurückgekommen. Die hier ausgesprochenen Ansichten bilden im allgemeinen auch den Grundgedanken der Antwort Dewars, die im Folgenden kurz wiedergegeben sei.

Admiral Bridge wünscht die Rückkehr zu den Methoden des 18. Jahrhunderts, wo die Leitung der Marine der Admiralty als dem executive board oblag, und die Sorge für das Material dem Navy Board übertragen war. Er verurteilt diejenigen, welche von einer Kriegswissenschaft anstatt von einer Kriegskunst sprechen. Und doch haben beide Begriffe die gleiche Berechtigung im Kriege. Vieles schlägt in das Gebiet der Wissenschaft, während manches andere, z. B. die Kommandoführung über das Personal und die Wahl des richtigen Augenblicks für den Angriff, zweifellos dem Gebiete der Kunst zuzurechnen ist. Drei Gründe führt der Admiral hauptsächlich gegen die Schaffung eines Admiralstabes an: 1. Die Methoden des preußischen Generalstabes sind nicht auf die britische Marine anwendbar, da sein Zweck darin besteht, eine einheitliche Verwendung der Heere der Bundesstaaten sicherzustellen; 2. das System der deutschen Marineverwaltung gründet sich auf das englische System des 18. Jahrhunderts; 3. es besteht ein wesentlicher Unterschied zwischen den Methoden von Heer und Marine; was für jenes paßt, läßt sich für diese keineswegs ohne weiteres verwenden.

Digitized by Google

Zu 1. Wenn der vom Admiral Bridge angegebene Zweck des Großen Generalstabes wirklich zutreffend wäre, würde gerade in der Gegenwart eine entsprechende englische Organisation nicht unangebracht sein, um eine einheitliche Leitung der verschiedenen neu entstehenden Kolonialflotten zu schaffen. Indessen bestand der Große Generalstab bereits in Preußen, ehe es eine Bundesarmee gab.

Zu 2. Auch die zweite Behauptung ist unzutreffend, denn der deutsche Admiralstab ist dem executive board nicht zu vergleichen, er besitzt keine Kommandogewalt im Sinne dieses board, sondern er dient vor allem der intellektuellen Vorbereitung auf den Krieg, ebenso wie der Große Generalstab. Daran ändert auch die Bestimmung nichts, daß der Kaiser im Kriege seine Befehle an die Marine durch den Admiralstab erteilt. Daß der deutsche Admiralstab in der Praxis nicht als die erste Kommandobehörde der Marine fungiert, schreibt der Admiral einer falschen Verteilung der Geschäftsfunktionen auf Reichs-Marine-Amt und Admiralstab zu; dazu komme, daß die rapide Entwicklung des Materials das Hauptinteresse in letzter Zeit diesem zugewandt habe und dadurch naturgemäß auch die Macht des Marineministers gewachsen sei. Dieser Vorgang habe sich auch in England abgespielt, wo ebenfalls die strategische und taktische Führung, die Sorge für Ausbildung und Disziplin der Flotte in den Hintergrund gegenüber der Materialfrage getreten sei. Aus dem Bestreben, nun wieder das Gleichgewicht herzustellen, erkläre sich der Ruf nach War Councils und Naval Staffs. — Diese Auffassung der Admiralstabsfrage erklärt Dewar für grundfalsch. Die Existenzberechtigung des Stabes liege vielmehr in der Tatsache begründet, daß „the faculties of intelligence and of command" beide in gleicher Weise erforderlich seien; da sie indessen nicht notwendig immer in ein und derselben Person vereinigt seien und da insbesondere die intelligence nicht nur älteren Offizieren eigen sei, so müsse man eine Arbeitssphäre für sie schaffen. Diese Sphäre sei der Stab. Die ausführende Kommandogewalt bleibe auf diese Weise in den Händen der Älteren, die sich nach Charakter und Willensstärke bereits für die Stellung des Befehlshabers geeignet gezeigt haben.

Zu 3. Als dritten Grund gegen die Notwendigkeit eines Stabes führt der Admiral den grundsätzlichen Unterschied zwischen der Kriegführung in Heer und Marine an. Die Schiffe tragen Munition und Material sowie Proviant in sich; die Kommunikations- und Transportprobleme gestalten sich daher für die Marine viel einfacher als für die Armee; ein besonderer Stab für ihre Lösung sei nicht erforderlich. Dem setzt Dewar entgegen, daß die Lösung solcher einfachen Probleme der strategischen Arithmetik gar nicht Sache eines Großen Generalstabes oder Admiralstabes sei, sondern zu den täglich wiederkehrenden praktischen Aufgaben des engeren Flotten- oder Armeestabes gehöre. Um die Einfachheit der Befehlserteilung auf See zu illustrieren, führt der Admiral den Befehl an, den ein Befehlshaber zwei in das Mittelmeer zu detachierenden Schiffen geben würde: „Proceed to Mediterranean, calling at Gibraltar, and place yourself under the orders of the Commander-in-Chief of Mediterranean station." Nach Dewar ist dies ein besonders unglücklich gewähltes Beispiel, das bezeichnend für die inkonsequente und bei den Manövern zu vielen Mißverständnissen Anlaß gebende Art der Befehlserteilung ist, wie sie noch vor zehn Jahren in der englischen Flotte gebräuchlich war. Gerade dieser Befehl deute auf die Notwendigkeit einer Admiralstabserziehung hin. Dewar vermißt in ihm die Angaben über Aufenthalt des Chefs der Mittelmeerstation, über dessen voraussichtliche Bewegungen, über den ungefähren Kurs und die Geschwindigkeit der Schiffe — so daß ihre Position jederzeit ungefähr bekannt wäre —, über den Zweck der Bewegung und über den Feind. Die Abfassung von Befehlen sei eine Art Kunst, und viele der im 18. Jahrhundert vorgekommenen Fehler seien die Folge dessen gewesen, daß die Admirale ihre Gedanken und Absichten nicht klar ausdrücken konnten.

Digitized by Google

Die Behauptung des Admirals Bridge, der preußische Große Generalstab sei dem Feldstabe Wellingtons nachgebildet, hält Dewar für durch nichts erwiesen; ganz abgesehen davon, daß die Tätigkeit eines Feldstabes wesentlich verschieden von der eines Großen Generalstabes im Frieden sei. Auch den Einwand, daß ein Gegensatz zwischen den Offizieren des Stabes und der Front entstehen könnte, läßt Dewar nicht gelten; ein solcher Gegensatz bestehe z. B. auch nicht zwischen Artillerie- und Torpedooffizieren.

Die Aufforderung des Admirals Bridge, zu dem System des 18. Jahrhunderts zurückzukehren, da die Admiralität in jener Zeit in unübertrefflicher Weise gearbeitet habe, ohne daß ihrer Führung etwas anderes als Erfolge beschieden waren, beantwortet Dewar mit der Feststellung, eine solche Auffassung müsse jeden überraschen, der den amerikanischen Unabhängigkeitskrieg oder die Geschichte des Zusammenarbeitens der Admiralität und des Navy Board im letzten Teile des 18. Jahrhunderts studiert habe. „If there was no Kolin, there was a Minorca; if there was no Jena, there was a Chesapeake." Das von Sir C. Bridge empfohlene System hatte ohne Zweifel einstmals seine Vorzüge, aber schon am Ende des 18. Jahrhunderts war es veraltet, was auch St. Vincent und Lord Barham empfanden.

Wenn Admiral Bridge die Vernachlässigung des Geschichtsstudiums im 19. Jahrhundert beklagt, so erwidert Dewar, daß gerade die Schaffung einer Geschichtsabteilung des Admiralstabes als eine Abhilfe dagegen anzusehen sei.

Dewar faßt seine Ausführungen dahin zusammen, er rede nicht einer Vernachlässigung der materiellen Seite der Kriegsvorbereitung das Wort, sondern nur einer stärkeren Berücksichtigung der intellektuellen. Dieser müsse durch Schaffung eines Admiralstabes Rechnung getragen werden. Sein Urteil gründe sich nicht auf ein oberflächliches Studium der deutschen Einrichtungen, sondern auf eine 16jährige Beobachtung der englischen Manövermethoden.

Nachdem die hier behandelte Frage der Einschätzung der intellektuellen Vorbereitung auf den Krieg in der letzten Zeit bereits zu wiederholten Malen in dieser Zeitschrift Gegenstand der Erörterung gewesen ist, kann dem Leser die Stellungnahme zu den Ansichten Dewars füglich überlassen bleiben. Wir möchten ihnen gerade im Hinblick auf ihre Übereinstimmung mit den Ausführungen im Septemberheft (S. 1402/4) durchaus zustimmen, zumal da Admiral Sir C. Bridge durch einzelne Punkte seiner Beweisführung die Notwendigkeit der von Dewar empfohlenen Admiralstabstätigkeit für die englische Marine selbst — unabsichtlich — unterstreicht.

Digitized by Google

Literatur.

(Die Besprechung nicht eingeforderter Werke bleibt vorbehalten; eine Rücksendung findet nicht statt.)

Von einer eingehenden Besprechung der nachstehenden uns zugegangenen Bücher müssen wir wegen Raummangels Abstand nehmen; wir beschränken uns daher auf die kurze Erwähnung:

Deutsche Seewarte: **Tabellarische Reiseberichte nach den meteorologischen Schiffstagebüchern.** — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn. 3 *M*.

Flaskamp: **Tätigkeit der beiden Funkentelegraphen-Abteilungen in Südwestafrika 1904—1907.** — Berlin 1910. R. Eisenschmidt. 3 *M*.

Süsserotts Illustrierter Kolonial-Kalender 1911.
Berlin, Wilhelm Süsserott. 1 *M*.

G. Engelhardt: **Atlas der Verwaltungsorganisation.**
Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn. Gebunden 2,25 *M*.

B. Friedag: **Führer durch Heer und Flotte, 1911.**
Berlin, Alfred Schall. 2 *M*, gebunden 2,50 *M*.

Jahrbuch für Militäranwärter und Kapitulanten, 1911.
Kameradschaft, Berlin. 1,50 *M*.

v. den Brinken: **Verfassung und Verwaltung des Deutschen Reiches und des Preußischen Staates.** 3. Auflage. — Kameradschaft, Berlin. 1,50 *M*.

v. Klaß: **Der gute Kamerad.** Ein Lern- und Lesebuch für den Dienstunterricht des deutschen Infanteristen. Umgearbeitet für die Marineinfanterie. 5. Auflage. Berlin 1911. Liebelsche Buchhandlung. 1 *M*.

Busolt: **Anleitung für den Betrieb des Turnens und der Spiele in der Armee.** — Berlin 1911. Liebelsche Buchhandlung. 0,60 *M*.

v. Brunn: **Anhaltspunkte für den Ausbildungsgang der Rekruten der Infanterie.** — Zehnte, völlig neu bearbeitete Auflage von Major Immanuel. Berlin 1911. Liebelsche Buchhandlung. 1 *M*.

Rücker: **Praktische Winke für die Ausbildung des Infanterie-Rekruten.**
Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn. 1 *M*.

v. Bojan: **Ehrengerichte, Disziplinarbestrafung und Beschwerden.** Beispiele zum Unterricht. 2. Auflage. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn. 0,80 *M*.

Reh: **Leitfaden zur Anlegung und Führung der Truppenstammrollen.**
G. Stalling, Oldenburg i. Gr. Geheftet 1,60 *M*, gebunden 2 *M*.

Walter: **Ratgeber in schriftlichen Angelegenheiten, für den Unteroffizier bearbeitet.** — G. Stalling, Oldenburg i. Gr. 1,25 *M*.

Bruchhausen: **Schreibschule für Unteroffiziere.**
G. Stalling, Oldenburg i. Gr. 0,90 *M*.

Nachtrag zur Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine für das Jahr 1910.
Nach dem Stande vom 3. November 1910. — E. S. Mittler & Sohn.
1,50 *M*, geb. 2,25 *M*.

Digitized by Google

Von Libau bis Tsuschima. Briefe des mit dem „Ssuworow" untergegangenen Schiffsbaumeisters Eugen Sigismundowitsch Politowski an seine Gattin. Auf Veranlassung der Schriftleitung der Marine-Rundschau übersetzt von Kapitänleutnant Gercke. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Politowskis Briefe sind in der Marine-Rundschau, Jahrg. 1906, S. 1293 ff. unter „Verschiedenes" in eingehender Weise besprochen worden. Sie begleiten bekanntlich Rojestwenskis Geschwaderfahrt bis unmittelbar vor Tsuschima, wo der Briefschreiber auf dem sinkenden „Ssuworow" seinen Tod fand. Nunmehr in der Gerckeschen Übersetzung ist es für jedermann ermöglicht, die Leidenszeit der russischen Seeleute von Libau über den Zwischenfall von Hull und den langen Aufenthalt in Nossibé bis zu dem Schlußakt zu verfolgen. Soviel tragische Schuld hier gesühnt wurde, so wird doch niemand diese Briefe ohne herzliche Anteilnahme an ihrem Schreiber lesen, der in der unerfreulichsten Umgebung in selbstlosester Weise seine schwere Pflicht erfüllte und doch über den schlimmen Ausgang von vornherein nicht zweifelhaft war. So wie bei der ersten Besprechung können wir auch jetzt wieder diese Aufzeichnungen der Beachtung unseres Leserkreises nur auf das Wärmste anempfehlen.

General Frhrn. v. Falkenhausens hervorragendes Buch **„Der große Krieg der Jetztzeit"** (vgl. „Marine-Rundschau", Juniheft 1909, S. 756) ist als „zweite, durchgesehene und verbesserte Auflage" erschienen. (Berlin, E. S. Mittler & Sohn. — Preis 8 *M*, gebunden 9,50 *M*.) Zu Änderungen von Bedeutung gegenüber der ersten Auflage hat der Verfasser nach seinen eigenen Worten „bei aller Anerkennung gegenteiliger Anschauungen keine Veranlassung gefunden". Bei Gelegenheit dieser Neuauflage soll nicht versäumt werden, noch einmal auf dies außergewöhnliche Werk hinzuweisen.

Das Einheitliche der gesamten Kriegführung, das Zusammenarbeiten aller Zweige des Kriegsmechanismus auf ein Ziel hin, die Unteilbarkeit der großen und letzten Ziele für Heer und Flotte — diese Gesichtspunkte verleihen der Arbeit des Generals gerade für den Seeoffizier, der leicht in die Versuchung geführt wird, sich ausschließlich mit dem „Seekrieg an sich" zu beschäftigen und dessen Zusammenhänge mit der Gesamtkriegführung zu vernachlässigen, ganz besonderen Wert. Zudem ist die ganze Anlage des Buches, besonders die Durcharbeitung des Nachrichtenwesens und der Befehlserteilung, für jeden Offizier außerordentlich lehrreich. Das ausgezeichnete Kartenmaterial und die lebhafte, aber streng sachliche Schreibweise erleichtern das Studium und machen es geradezu zu einem Genuß. G. v. J.

Die Einheitlichkeit der englischen Auslandspolitik von 1500 bis zur Gegenwart. Von Erich Marcks. — Stuttgart und Berlin 1910. J. G. Cottasche Buchhandlung, Nachfolger.

Der Biograph Kaiser Wilhelms I. und des Fürsten Bismarck gibt hier in einem hochinteressanten Vortrage, gehalten in der Vereinigung für staatswissenschaftliche Fortbildung zu Berlin, einen historischen Überblick über die englische auswärtige Politik von 1500 bis auf unsere Tage. Der Verfasser betont gleich zu Anfang, daß kein Deutscher heute vergessen könne, „was zwischen den beiden so nahe verwandten Völkern liegt", daß aber der Historiker bei der Betrachtung der geschichtlichen Entwicklung „die Leidenschaften des Tages vergessen" müsse und nichts als „sachliches und gerechtes historisches Verständnis" suchen dürfe. Der Standpunkt, den der Verfasser im weiteren Verlaufe des Vortrages einnimmt, ist denn auch frei von jeder Voreingenommenheit gegen England. In großen Zügen entwirft Marcks sein Bild; aber die — wenn auch nur in Umrissen gedachte — Verarbeitung des umfangreichen

Digitized by Google

Stoffes in einem Vortrage (38 Seiten) wirkt zunächst überwältigend; mancher Leser wird an dieser oder jener Stelle gern ein wenig verweilen, um sich über eine nur gestreifte Frage oder eine als bekannt vorausgesetzte geschichtliche Lage näher zu unterrichten und das eigene Urteil noch abzurunden. Der Aufsatz bietet eine Fülle geschichtlicher und politischer Anregung. Die Verehrer Marcksscher Geschichtschreibung kommen insofern etwas zu kurz, als der Verfasser — gezwungen durch die ungewöhnliche Zusammendrängung des Stoffes — seine zuweilen sehr bestimmt ausgesprochenen Ansichten nicht näher begründet.

In einem einzigen Punkte mag schon an dieser Stelle der Ansicht des Verfassers entgegengetreten werden: nämlich wenn er meint, daß in Bismarck „soviel an englische Art gemahne". Fürst Bismarck ist in allem, in Größe und Schwäche, Taten und Fehlern und — vor allem — in dem sein ganzes Leben und Wirken beeinflussenden Verhältnis zu seinem Königlichen, später Kaiserlichen Herrn so ganz preußisch-deutscher Edelmann, daß für eine Ähnlichkeit mit englischer Art eigentlich kein Raum bleibt. G. v. J.

Seekriegsgeschichte in ihren wichtigsten Abschnitten, mit Berücksichtigung der Seetaktik. Von Alfred Stenzel, weiland Kapitän zur See à la suite der Marine. III. Teil. Unter Mitwirkung des Admiralstabes der Marine bearbeitet durch Hermann Kirchhoff, Vizeadmiral z. D. — Hahnsche Buchhandlung, Hannover und Leipzig. — Preis gebunden 18 *M*.

Den soeben erschienenen dritten Band dieses Geschichtswerkes möchten wir unseren Lesern auf das wärmste empfehlen. Auf den Inhalt kommen wir im Januarheft noch näher zurück.

Die Königlich Preußische Kriegsakademie 1810—1910. Von v. Scharfenort. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 6 *M*.

Das vorliegende Buch erschien als Festschrift anläßlich des 100jährigen Bestehens der Kriegsakademie. Mit außerordentlichem Fleiß und Geschick hat der Verfasser aus dem lückenhaften Material eine Geschichte der Kriegsakademie zusammengestellt, die zugleich ein Beitrag zur Geschichte der geistigen Bestrebungen im Offizierkorps während dieser Zeit ist und somit einen allgemeineren Wert beanspruchen darf.

Der Russisch-Japanische Krieg. Amtliche Darstellung des russischen Generalstabes. — Deutsche, vom russischen Kriegsministerium autorisierte Ausgabe von Frhr. v. Tettau, Oberstleutnant a. D. — Band I: Vorgeschichte und Geschichte des Krieges bis zum 20. Juli 1904. Erster Teil: Politische Lage vor dem Kriege; Operationspläne; Die beiderseitigen Streitkräfte bei Ausbruch des Krieges. 3,50 *M*. Zweiter Teil: Der Feldkrieg von seinem Beginn bis zur Versammlung des Korps Stackelberg bei Wafangou. 6 *M*. — Band V: Port Arthur. Erster Teil: Die Verteidigung Kwantungs bis zur engeren Einschließung der Festung. 6 *M*. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung.

Ein Werk von außerordentlichem Wert wird hiermit von dem Verfasser geboten, der seinerzeit den Feldzug in der Mandschurei auf russischer Seite mitgemacht und durch die Veröffentlichung seiner Erlebnisse bereits früher ein Quellenwerk ersten Ranges geschaffen hat. Er ist nunmehr ermächtigt worden, gleichzeitig mit dem Original des jetzt erscheinenden russischen Generalstabswerkes eine deutsche Übersetzung herauszugeben, von der die genannten Bände bereits erschienen sind, die übrigen aber in rascher Folge erscheinen werden. Das ganze Werk ist auf fünf Bände bemessen, von denen der erste aus drei, die anderen aus zwei Teilen bestehen. Es ist sehr anerkennenswert, daß der russische Generalstab bereits jetzt eine offenbar durchaus

Digitized by Google

objektive Darstellung des Krieges veröffentlicht und die Ursachen des Ganges der Ereignisse schonungslos klarlegt. Der Übersetzer hat das Werk durch Weglassung entbehrlicher Einzelheiten und Anlagen gekürzt, das Verständnis aber durch Erläuterungen erheblich erleichtert. Die russischen Originalkarten beizugeben war der Kosten halber nicht möglich, statt dessen sind die Karten der vom preußischen Generalstab herausgegebenen „Kriegsgeschichtlichen Einzelschriften" benutzt worden.

Es liegt somit ein grundlegendes, für die Geschichte des Feldzuges völlig unentbehrliches Werk von höchster Bedeutung vor. Dem Verfasser wie der Verlagsbuchhandlung gebührt besonderer Dank für das schnelle Erscheinen der Übersetzung.

Der Japanisch-Russische Krieg. Vierter Teil: Mukden, Port Arthur, Tsuschima. Von v. Ligniz, General der Infanterie z. D. — Berlin 1911. Vossische Buchhandlung.

Mit diesem vierten Teil liegt das wertvolle Werk abgeschlossen vor, dessen frühere Teile bereits eingehend gewürdigt worden sind. Von den größeren in der Bearbeitung begriffenen Werken über den Krieg in der Mandschurei ist somit das vorliegende das erste, das zum Abschluß gebracht ist. Ein besonderer Vorzug des Werkes liegt in den ausführlichen kritischen Bemerkungen, kriegsgeschichtlichen Vergleichen und Betrachtungen über den Krieg, die der kriegserfahrene Verfasser in fesselnder, interessanter Weise anzuknüpfen weiß.

Einzelschriften über den Russisch-Japanischen Krieg. Heft 23 bis 27: Kämpfe bei Liaojan. — Wien 1910. Verlag der Streffleurschen Militärischen Zeitschrift. Seidel & Sohn.

Die als Beihefte zu Streffleurs Militärischer Zeitschrift erscheinenden österreichischen Einzelschriften sind mit den vorliegenden Heften bis zum vierten Band gediehen. Sie zeichnen sich, wie bisher, durch eine äußerst gründliche und sorgfältige Forschung und übersichtliche Darstellung aus. Das Kartenmaterial ist vorzüglich.

Ruhmestage der deutschen Reiter-Regimenter, deren Errichtung, Benennung und Feldzüge. Von Generalmajor Buxbaum. — Oldenburg, G. Stalling. Offiziersausgabe 3,50 *M*, Mannschaftsausgabe 1 *M*.

Außer einem kurzen Abriß der allgemeinen Geschichte der deutschen Reiterei enthält das Buch für jedes einzelne deutsche Reiter-Regiment eine kurze Geschichte sowie eine anschauliche Schilderung besonderer Ereignisse und Ruhmestaten. Die Arbeit beruht auf sorgfältiger Benutzung des ausgedehnten Quellenmaterials. Eine solche kurze Zusammenfassung ist sowohl für junge Offiziere der Reiterwaffe zur eigenen Belehrung und für den Unterricht, als auch zur Lektüre für die Mannschaften durch die leicht faßliche, lebendige Darstellung recht geeignet. Auch sonst wird das Buch manchem Offizier, der sich mit kriegsgeschichtlichen Studien befaßt, willkommen sein.

Die Befreiungskriege 1813 bis 1815. Bearbeitet von Friederich, Oberst. Erster Band: Der Frühjahrsfeldzug 1813. Mit 15 Bildnissen und 8 Karten. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 5 *M*.

Das große, neunbändige, wissenschaftliche Werk über die Befreiungskriege, das in demselben Verlage erschien, ist für weite Kreise zu umfangreich. Der Verfasser, anerkannt der beste Kenner dieser Kriegsperiode, will daher in vier Bänden für die Gebildeten des gesamten deutschen Volkes auf wissenschaftlicher Grundlage eine kürzere, zuverlässige und übersichtliche Geschichte dieser großen Zeit bieten, die nicht ausschließlich vom militärischen Gesichtspunkt geschrieben ist, sondern ein klares Bild der großen Begebenheiten, der politischen wie der militärischen Verhältnisse sowie der

Digitized by Google

leitenden Persönlichkeiten enthält. Der erste Band beweist, daß dem Verfasser seine Absicht in hervorragender Weise gelungen ist. Die Ausstattung und der billige Preis sind ganz besonders anzuerkennen.

Geschichte Friedrichs des Großen. Von Franz Kugler, mit 400 Abbildungen von Adolf Menzel. Volksausgabe. 7. Auflage. — Leipzig 1910 bei Hermann Mendelssohn.

Kuglers „Geschichte Friedrichs des Großen" hatte als Volksbuch schon 1887 seine zwölfte Auflage erlebt; Menzels berühmte Zeichnungen zu diesem Werk haben ihren Weg in unzählige andere Schriften und Bilderbücher gefunden, und wir sind wohl samt und sonders gewohnt, das Zeitalter des großen Königs unter dem Gesichtswinkel und in der Deutung zu betrachten, die ihm Menzels Darstellung gegeben hat. Trotzdem stehen wir nicht an, auf das Neuerscheinen des klassischen Werks hinzuweisen. Das Buch dürfte jedenfalls in den Mannschaftsbüchereien nicht fehlen und erscheint außerdem ganz besonders geeignet als Prämie oder sonst zum Geschenk für einzelne Leute, soweit Kantinenfonds oder dergl. dafür die Mittel bieten. In dem Hinweis auf die große und schwere Zeit, die mit dem Namen Friedrichs II. verknüpft ist, dürfte noch heut ein Vorbeugungsmittel gegen manche unerfreuliche Erscheinungen der Gegenwart geboten sein.

Preußens Heer von seinen Anfängen bis zur Gegenwart. Von Frhr. von der Osten-Sacken und von Rhein, Oberstleutnant a. D. Erster Band: Die alte Armee bis zum Frieden von Tilsit. — Berlin 1911. E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung. — 7 *M*.

Es ist eine tatsächliche Lücke, die der Verfasser des vorliegenden Werkes auszufüllen unternimmt. Er will die Grundzüge der geschichtlichen Entwicklung des preußischen Heeres in populär-wissenschaftlicher Darstellung zusammenfassen und sich an die weitesten Kreise wenden. In kurzer Form wird dabei auch auf die kriegerischen Ereignisse eingegangen. Der erste Band behandelt nach einer kurzen Vorgeschichte hauptsächlich die Errichtung des stehenden Heeres durch den Großen Kurfürsten, den Ausbau des Heeres unter Friedrich Wilhelm I., das Heer des Großen Königs und den Zusammenbruch der alten Armee 1806. Das Werk ist vortrefflich gelungen, der Stoff ist übersichtlich gruppiert, die Darstellung verliert sich nie in Einzelheiten, auch die Schäden, wie sie zeitweise hervortraten, werden offen dargelegt. Es ist ein unentbehrliches Handbuch.

Napoleons Leben, von ihm selbst erzählt. Übersetzt und herausgegeben von Conrad. — Stuttgart, R. Lutz.

Das ganze Werk soll in drei Abschnitte zerfallen: „Meine ersten Siege", sechs Bände; „Ich, der Kaiser", drei Bände; „Meine letzte Niederlage", ein Band. Preis jedes Bandes 6 *M*.

Zusammenhängende Darstellungen seiner Feldzüge hat Napoleon nur in bezug auf einzelne Perioden seiner Laufbahn hinterlassen. In bezug auf die übrigen Epochen glaubt der Verfasser jedoch in den Veröffentlichungen der Genossen Napoleons auf St. Helena, in seinen Briefen und Bulletins so viel Material zu finden, daß er ein zusammenhängendes Memoirenwerk bieten zu können glaubt, das für das große Publikum bestimmt ist. Der erste Teil, der sich auf zusammenhängende Diktate Napoleons stützt, behandelt die Ereignisse bis Marengo. Der historische Wert der Napoleonischen Memoiren ist bekanntlich recht anfechtbar. Davon abgesehen bieten sie durch die Klarheit und Schönheit der Sprache, durch die fesselnde Darstellung und durch die Fülle der Gedanken so viel Interessantes und Anziehendes, daß das

Digitized by Google

Unternehmen des Verfassers wohl begründet ist. Die Übersetzung ist gut, die Ausstattung vorzüglich. Auch sind einfache, aber recht gute Karten beigegeben. Das Werk wird seine Leser finden.

In Rußland 1812. Aus dem Tagebuch des württembergischen Offiziers v. Yelin. — Verlag von Otto Gmelin-München. — Preis 2 *M*.

Ein Zufall fügt es, daß wir den im Novemberheft, Seite 1463, besprochenen Erinnerungen des Leutnants v. Suckow ein zweites Buch eines Württembergers folgen lassen können, der den Fahnen Napoleons folgen mußte und mit den Trümmern der Armee den grauenvollen Rückzug mitmachte. Während v. Suckow wohlbehalten die Grenze erreichte, wurde v. Yelin gefangen genommen und kehrte erst 1814 in die Heimat zurück. Auch dieses Buch, dem eine größere Anzahl wohl erst jetzt gezeichneter Abbildungen beigegeben ist, gibt einen wertvollen Einblick in die Zustände, die wahrhaft schrecklich erst wurden, als Napoleon seine unglücklichen Soldaten in eiliger Flucht im Stiche gelassen hatte. Auch dieses Buch wäre für die Soldatenbüchereien geeignet.

Deutschlands wirtschaftliche Zukunft in Krieg und Frieden. Von Arthur Dix. — Sonderabdruck aus den „Jahrbüchern für Nationalökonomie und Statistik". Gegründet von Bruno Hildebrand. — Verlag von Gustav Fischer in Jena.

Arthur Dix hat den gleichen Gegenstand schon wiederholt unter verschiedenen Gesichtspunkten bearbeitet und kommt zu dem Ergebnis, daß die tatsächliche Entwicklung z. B. in bezug auf das Anwachsen des Nationalreichtums seine frühere Voraussage noch bei weitem übertroffen hat. Man wird ihm nicht in allen Punkten folgen können. Wohin England in allzu einseitiger „Industrialisierung" und gänzlicher Preisgabe seiner Landwirtschaft gekommen ist, zeigt Jesse Collings — siehe „Marine-Rundschau, 1910, S. 1467 — in drastischen Ziffern und Bildern. Immerhin, die Ausführungen von Dix behandeln Gegenstände von lebenswichtiger Bedeutung, die im Tagesgetriebe der Parteien keineswegs ausreichend beachtet werden. Interesse boten uns vor allem seine Erörterungen zu dem an dieser Stelle — Jahrgang 1909, Seite 1177 — und eingehender Jahrgang 1910, Seite 181 besprochenen Buche von Dr. Voelcker: „Die deutsche Volkswirtschaft im Kriegsfalle".

Quellenkunde der Kriegswissenschaften für den Zeitraum 1740 bis 1910, nebst einem Verfasser- und Schlagwortverzeichnis. Im dienstlichen Auftrage aus Anlaß des hundertjährigen Bestehens der Königlichen Kriegsakademie herausgegeben von v. Scharfenort, Professor, Hauptmann a. D., Vorstand der Bibliothek der Kriegsakademie. — Verlag von E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung, Berlin. — Preis 35 *M*.

In der vorstehend mit ihrem ganzen Titel gekennzeichneten Quellenkunde hat der Verfasser eine klassische Arbeit geleistet und sich ein dauerndes Verdienst erworben. Das Werk wird alsbald einen unentbehrlichen Bestandteil aller Fachbibliotheken bilden und bei seiner mustergültigen Anlage und vortrefflichen Ausstattung sich in dauernder Benutzung befinden. Wer war nicht schon in Verzweiflung, wenn er in dem Inhaltsverzeichnis eines Nachschlagewerkes sich auf eine Seitenzahl verwiesen fand und nun in den 80 Zeilen des großen Formates das gewünschte Wort herausfinden sollte. Hier sind höchst zweckmäßig für jede Seite zwei, bei den Stichworten sogar drei Seitenzahlen verwendet und neben jeder fünften Zeile steht ein Buchstabe des Alphabetes. Nunmehr ist im Inhaltsverzeichnis z. B. das Wort Brennzünder mit 931 c—d gekennzeichnet, und es genügt ein Blick auf die linke Seite des betreffenden Blattes, um alles, was über den Gegenstand in der Literatur niedergelegt ist, beieinander zu

Digitized by Google

finden. Es würde zu weit führen, hier den gesamten Inhalt des Buches nach den Gruppen wiederzugeben, bemerkt muß nur leider werden, daß die Marine bei dem allzu umfangreichen Stoff ebenso wie gewisse mehr technische Zweige des Heerwesens nicht hat berücksichtigt werden können. Bei den einzelnen Materien hat eine gleichmäßige Zerlegung nach Zeitperioden stattgefunden, und neben der Behandlung der Materien ist eine Aufzählung der Schriftsteller und ihrer Werke und endlich ein Schlagwortverzeichnis beigegeben, in der Weise, wie wir dies oben bei dem Worte „Brennzünder" angedeutet haben. Es ist uns nicht bekannt, ob für andere Wissenschaften ähnliche „Quellenkunden" vorhanden sind. Wie dem auch sei, für unsere Interessen ist hier ein Werk geschaffen, das auf den Ehrentitel »aere perennius« mit vollstem Rechte Anspruch erheben kann.

Deutsche Heerführer. Von Gerhard v. Pelet-Narbonne, Generalleutnant z. D. 160 Seiten, gr. 8°. Berlin, Siegismund. — 3 *M*, gebunden 4 *M*.

In knapper Form, indem den einzelnen Darstellungen etwa 8 bis höchstens 15 Seiten gewidmet werden, bietet der Verfasser die Lebensläufe von Männern, wie der Große Kurfürst, Friedrich II., Kronprinz Friedrich Wilhelm und Prinz Friedrich Karl, ferner vom alten Dessauer, von Seydlitz, von Gneisenau, Blücher, Yorck, von Moltke, Manteuffel, Werder und Goeben. Gerade die hier gewählte knappe Form ist unseres Erachtens diejenige, in der unseren Soldaten an der Hand der großen Persönlichkeiten vaterländische Geschichte vorgetragen werden muß. Durch den Helden verkörpern sich dem Leser die Ereignisse, die damit jeder Absichtlichkeit und jeder Lehrhaftigkeit entkleidet erscheinen. Wir halten deshalb gerade dieses Buch für hervorragend geeignet für die Mannschaftsbibliotheken wie auch gegebenenfalls als Unterlage für den Unterricht.

Schiffbau. Von Diplom-Ingenieur Heinrich Herner, Oberlehrer an der Königl. höheren Schiff- und Maschinenbauschule in Kiel. Mit 167 Abbildungen. — „Bibliothek der gesamten Technik", Band 156. — Dr. Max Jänecke, Verlagsbuchhandlung, Hannover. — Preis in Ganzleinen gebunden 4,60 *M*.

Das nur 210 Seiten kleineren Formats starke, mit zahlreichen Abbildungen ausgestattete Werk wird allen denen willkommen sein, die, ohne zum Fach zu gehören, sich einen Überblick über die Technik des Schiffbaus und dessen gegenwärtige Entwicklung verschaffen wollen. Auch der Techniker kommt bei diesem bequemen Handbuch auf seine Rechnung, insbesondere der praktisch tätige Handwerker, dem an seiner Weiterbildung im Fache gelegen ist.

Die Stellung der Segelschiffahrt zur Weltwirtschaft und Technik. Von Dr. William Scholz, Diplom-Ingenieur. — Verlag von Gustav Fischer in Jena, 1910. — Preis 16 *M*.

Das vorbezeichnete Buch ist der erste Band der Schriften, welche das „Institut für Seeverkehr und Weltwirtschaft" an der Universität zu Kiel unter der Leitung des Professors Dr. Bernhard Harms zu veröffentlichen beabsichtigt. Mit 295 Seiten Text und 13 Tafeln graphischer Darstellungen weist der Verfasser hauptsächlich nach, daß bei dem scheinbar unaufhaltsamen Rückgang der Segelschiffahrt die Ausscheidung des unwirtschaftlich arbeitenden Materials der alten Holzschiffe nicht außer Betracht gelassen werden darf. Übrig bleiben die modernen sehr großen Stahlsegler mit motorischem Hilfsantrieb und die ganz kleinen Küstenfahrer, die durch einen Leichterverkehr nicht ersetzt werden können. Schweren Schaden erlitt die Segelschiffahrt nicht so sehr durch die Konkurrenz des Dampfes, sondern durch die unsinnige Subventionspolitik Frankreichs, die ein rationelles Arbeiten der auf eigene Kraft sich stützenden

Digitized by Google

Reedereien unmöglich gemacht hat. Nachdem Frankreich von dieser Art des Subventionierens zurückgekommen, besteht die volle Wahrscheinlichkeit, daß auch der moderne Weltverkehr der oben genannten Schiffsklassen nicht wird entraten können und daß das Ende des Seglers noch in keiner Weise abzusehen ist. Nach dem vortrefflich gelungenen Erstlingswerk darf man den weiteren Veröffentlichungen des Instituts mit Spannung entgegensehen.

Monoplane und praktische Erfahrungen im Bau von Flugmaschinen, nebst Beschreibung der wichtigsten Flugmotoren. Von Fr. Hansen. — Rostock 1910. Volckmann Nachfolger. — 1,80 *M*.

Während die Ansichten über den höheren Wert des Eindeckers oder des Zweideckers im allgemeinen noch schwanken, wendet man sich in Deutschland, seitdem man sich überhaupt für Flugtechnik zu interessieren begonnen hat, mehr dem Eindecker zu. Der Verfasser, der Ingenieur ist und sich selbst mit der Konstruktion von Eindeckern befaßt, gibt eine sehr dankenswerte, genaue und durch vortreffliche Abbildungen unterstützte Beschreibung der einzelnen Konstruktionsteile und der Flugmotoren der Monoplane.

Die beste Tragdeck-Form und der Luftwiderstand. Eine leichtfaßliche Entwicklung der Luftwirkungsgesetze für Flugtechniker. Von Dr. Wegner von Dallwitz. — Rostock 1910. Volckmann Nachfolger. — 2,25 *M*.

Es ist erfreulich, daß sich auch die Literatur in Deutschland eingehend mit dem Flugproblem und der Konstruktion der Flugmaschine befaßt. Die vorliegende, mit 47 Abbildungen versehene kleine Schrift ist ein wertvoller Beitrag hierzu.

Lehrbuch der technischen Physik von Prof. Dr. Hans Lorenz. III. Band: Technische Hydromechanik. — Verlegt bei R. Oldenburg, München-Berlin.

Nach langer Pause ist wieder ein Band dieses notwendigen Buches erschienen; in dem vorliegenden 3. Bande wird die Hydromechanik behandelt. Gerade für diesen Teil der angewandten Physik wurde der Mangel eines systematischen Lehrbuches recht empfunden. Wohl gab es eine Reihe zusammenfassender Werke über Hydromechanik von ihrem Beginne als besondere Wissenschaft bis in die neueste Zeit — Bernoulli, Hydrodynamica, 1738; W. Wien, Lehrbuch der Hydrodynamik, 1900 —; sie waren aber alle fast ganz der mathematischen Behandlung der Probleme zugewendet; die Fälle der Praxis wurden nur soweit erörtert, als sie zur Illustrierung der behandelten Theorien dienen konnten. Diesen theoretischen Werken standen andere gegenüber, wie das Grashofs, die wieder nur sich ganz auf die Diskussion der hydraulischen Versuchs- und Erfahrungsformeln beschränkten. Hier nun bringt das Buch Lorenz' eine wünschenswerte Vermittlung. Es entwickelt die Endformeln stets aus den rein-mathematisch-physikalischen Grundbedingungen in logisch-konsequenter Weise und wendet diese dann regelmäßig auf die Probleme der Praxis an. So entsteht ein systematisch zusammenhängendes Ganzes, das trotz des umfangreichen Stoffes auf nicht mehr als etwa 500 Seiten abgehandelt werden konnte. Die Stoffeinteilung ist folgende: Kap. I: Das Gleichgewicht tropfbarer Flüssigkeiten, Kap. II: Die stationäre Parallelströmung, Kap. III: Die zeitlich veränderliche Parallelströmung, Kap. IV: Die mehr dimensionale Flüssigkeitsbewegung, Kap. V: Wirbelbewegung und Rotation von Flüssigkeiten, Kap. VI: Die Bewegung zäher Flüssigkeiten, Kap. VII: Abriß der geschichtlichen Entwicklung der Hydromechanik. Besonders zu danken ist dem Verfasser, daß er dem Schlusse jedes Bandes einen historischen Überblick des betreffenden Gebietes anschließt; denn wie überhaupt die höhere geistige Bildung eines Menschen im Besitze historischer Kenntnisse und Einsichten besteht, so sollten gebildete Naturwissenschaftler und Techniker, nachdem ihre Arbeitsgebiete sich aus dem materialistischen und

Digitized by Google

primitiven Stand empor entwickelt haben, auch das geschichtliche Werden ihrer Wissenschaft kennen.

Aus den behandelten Problemen seien noch folgende herausgehoben; Die Theorie schwimmender Körper, Theorie der Strahlapparate, der Strömung in Heizkörpern, der Wasserturbine und Kreiselpumpen, der Propeller, der Ventilbewegung der Kolbenpumpe, die Verminderung der Rollbewegung von Schiffen durch Kreiselwirkung, die Theorie des Schiffswiderstandes. Bw.

Der kürzlich im Verlage von B. G. Teubner in Leipzig erschienene vierte Band des **„Lehrbuchs der Ballistik"** von C. Cranz — Preis kartoniert 14 *M* — bringt in den ersten beiden Abschnitten wertvolle und vielfach neuartige Tabellen und Diagramme für ballistische Berechnungen. Ihre Zusammenfassung in einem Atlas und die übersichtliche Anordnung erleichtern dem Ballistiker die Benutzung erheblich. — Der dritte Abschnitt bringt eine Reihe interessanter Momentaufnahmen über das Verhalten der Handfeuerwaffen und die Vorgänge nahe der Mündung beim Schuß sowie über Geschoßwirkungen.

Der vierte Jahrgang der **Vorträge des Instituts für Meereskunde** liegt mit den bisher noch fehlenden Heften Nr. 37: Hafen von New York, Nr. 45: Suez-Kanal und Nr. 46: Bremen und seine Hafenanlagen nunmehr vollständig vor. Die zumeist nicht viel über 30 Seiten starken, ausgiebig illustrierten Heftchen bieten mehr und mehr ein ganz hervorragendes Bildungsmaterial, das gewiß auch versuchsweise in die Mannschaftsbibliotheken eingestellt werden könnte. Für Vorträge am dritten Ort würden sie vortreffliche Unterlagen bieten.

Eine interessante und eigenartige Publikation bilden die im Verlage der Hofbuchhandlung von Carl Victor, Cassel, erschienenen Original-Steinzeichnungen von Edmund Schaefer, Bremen: **„Alt-Bremen"** — zehn Blätter, Preis 5 *M* —. Das erste Blatt zeigt in gelbem Ton über steile Dächer hinweg den Dom, zwei andere Blätter zeigen Speicheranlagen an der Weser, die übrigen Gassen und Gäßchen der Innenstadt. Die Blätter wären nicht ungeeignet als Wandschmuck für Mannschaftsversammlungsräume, abgesehen davon werden sie jedem Liebhaber derartiger anheimelnder Darstellungen Freude machen.

Marine-Album. — Berlin 1910. Eigentum und Verlag des Deutschen Flotten-Vereins. — Preis 2,50 *M*.

Das rasche Fortschreiten der Entwicklung bringt es mit sich, daß Anschauungsbücher, die den Bestand der Marine schildern, schnellem Veralten ausgesetzt sind. Es war deshalb ein guter und, wie wir hoffen, auch die Mühe verlohnender Gedanke, daß der Deutsche Flotten-Verein in seinem neuen Album den Gegenstand einer „Überholung" unterzog und den älteren Stoff bis auf die neueste Zeit ergänzte. Von einem gut geschriebenen Text begleitete sehr klare Bilder bringen den gesamten Gegenstand, die Marine in Material und Personal und in ihrer Arbeit sowie Handelsmarine, Segelsport, Fischerei, Rettungs- und Lotsenwesen in ansprechendster Form zur Darstellung. Wenn das Album auch wohl in erster Reihe für die Mitglieder des Flotten-Vereins bestimmt ist, so würde es sich doch auch sehr gut zu Geschenkzwecken eignen und erschien zu rechter Zeit für den Weihnachtstisch.

Von Dr. Otto Richters **Deutscher Seebücherei** liegt Band 23: „Wie unsere Kolonien Südwestafrika, Kamerun und Togo erworben wurden" sowie Band 24: Die Forschungsreise S. M. Korvette „Gazelle" vor. Außerdem erscheint im gleichen Verlage — Stephan Geibel, Altenburg — eine „Deutsche Bürger-Bibliothek für Jugend

Digitized by Google

und Volk", deren dritter Band: „Im überseeischen Deutschland", Erzählungen aus unseren Schutzgebieten von Dr. Chr. G. Barth bringt. Das Bändchen, in das insbesondere zahlreiche Fabeln aus dem Gedankenkreise der eingeborenen Bevölkerung eingeflochten sind, dürfte auch für die Mannschaftsbüchereien einen willkommenen Lesestoff bieten.

Die Optische Anstalt C. P. Goerz, Berlin-Friedenau, hat eine kurze, illustrierte Zusammenstellung der von ihr für Marinezwecke gefertigten Gläser unter der Bezeichnung **„Goerz-Marinegläser"** herausgegeben. Das Heftchen gibt zunächst eine Übersicht über die verschiedenen Fernrohrarten (galiläisches, astronomisches, terrestrisches und Prismenfernrohr) mit ihren charakteristischen Eigenschaften, deren Kenntnis für die Auswahl beim Ankauf von Wert ist. Es folgen die optischen Daten und Abbildungen mit Preisangabe der neuesten von der Firma gefertigten Modelle, und zwar Prismenglas 6- und 8fach, Galiläisches Glas $3^1/_2$fach und Scherenfernrohr 10fach. Auch das sogenannte Armee-Trieder ist angeführt. Zum Schluß sind noch einige Angaben über Unterseeboots-Periskope gegeben.

Eine Reise durch die deutschen Kolonien. Herausgegeben von der illustrierten Zeitschrift „Kolonie und Heimat". Dritter Band: Togo. Mit 2 Karten und 156 Abbildungen auf Kunstdruckpapier, darunter 6 ganzseitigen Bildern. — Berlin, Verlag kolonialpolitischer Zeitschriften G. m. b. H. — Gebunden in mehrfarbigem Einband; Preis 4 *M*.

Den beiden ersten Bänden über Ostafrika und Kamerun — vgl. „Marine-Rundschau", 1909, S. 1453 (Heft 12) und 1910, S. 936 (Heft 7) — ist jetzt der dritte Band, „Togo", in gleich schöner, für Unterrichts- und Geschenkzwecke sehr geeigneten Ausführung gefolgt. Das reiche Bildermaterial mit erläuterndem Text gibt umfassende Aufklärung über dieses Schutzgebiet. Frk.

Der von Oberstleutnant v. Wochinger herausgegebene kleine **Flotten- und Kolonial-Kalender „Jung Deutschland"** — Preis 10 Pf., Verlag der Universitätsdruckerei von H. Stürtz, Würzburg — ist für 1911 neu erschienen. Das Kalendarium bietet einen ausgiebigen geschichtlichen Überblick. In hübschen Schilderungen und zahlreichen Abbildungen wird für den geringen Preis außerordentlich viel geboten. Wir wünschen dem patriotischen Unternehmen den besten Erfolg.

Die Amerikaner. Von R. M. Butler, deutsch von Dr. W. Paszkowski. — Aus „Natur und Geisteswelt", 319. Bändchen. B. G. Teubners Verlag.

Die Literatur über „die Amerikaner" ist für die Gewinnung eines schnellen Überblicks viel zu umfangreich. Für diesen Zweck werden die Vorträge von Butler willkommen sein, die er als Austauschprofessor in Kopenhagen gehalten hat. Sie sind in der deutschen Ausgabe durch Auszüge aus den Werken von Alexander Hamilton, Abraham Lincoln und Ralph Emerson sehr zweckmäßig ergänzt. Für ein eingehenderes Studium sei an dieser Stelle an Münsterberg, von Halle und Archibald Coolidge erinnert.

Bremens Warenhandel und seine Stellung in der Weltwirtschaft. Von Dr. Franz Gehrke. — Verlag von Gustav Fischer, Jena. — Preis 3 *M*.

Bei der Betrachtung der statistischen Zahlen unserer Ein- und Ausfuhr sind wir im allgemeinen gewohnt, die Zahlenreihen nur als solche ins Auge zu fassen, und uns der fast allenthalben zu beobachtenden aufsteigenden Linie zu freuen. Dr. Gehrkes Buch lehrt uns, daß wir es uns daran nicht genügen lassen dürfen,

Digitized by Google

sondern daß es nötig ist, die Zahlen in ihre Einzelheiten zu zergliedern, und sie mit einer ganzen Reihe verschiedener örtlicher und tatsächlicher Beziehungen in Verbindung zu bringen. Hiervon ausgehend weist er nach, daß die Lage Bremens durchaus nicht nach allen Richtungen als befriedigend bezeichnet werden kann, sondern sogar zu ernsten Besorgnissen Anlaß gibt. Den Hauptgrund hierfür bildet die Tendenz des Großhandels, die Zwischenglieder immer mehr auszuschalten, sich mit den Produktionsstätten des Auslandes in unmittelbare Verbindung zu setzen, und dem Kaufmann des Küstenplatzes nur noch die Rolle des Spediteurs oder bestenfalls des Kommissionärs übrig zu lassen. Dazu kommt für Bremen im besonderen, daß seine Kaufleute ungern die altgewohnten Bahnen verlassen und demgemäß das Hauptgeschäft allzu sehr auf die Baumwolle verlegen, wodurch sie von allen Schicksalen dieses Artikels in bezug auf die Ernte, Änderung der Produktionsverhältnisse usw. unmittelbar mit betroffen werden. Endlich macht sich mehr und mehr das durch Hamburgs günstigere Lage geschaffene Übergewicht geltend, das durch die mancherlei die Situation sonst richtig erfassenden Maßnahmen des Lloyd nicht ausgeglichen wird. Dr. Gehrke belegt alle diese Betrachtungen mit ausgiebigen Zahlenreihen und weiß auch eine Reihe Abhilfsmaßregeln vorzuschlagen. Ob er zu schwarz sieht, vermögen wir nicht zu beurteilen, wir sind nicht im Zweifel, daß, wo seine unerfreulichen Darlegungen der Widerlegung fähig sind, diese nicht auf sich warten lassen wird. Insofern sehen wir den weiteren Ausführungen dieses wichtigen Gegenstandes mit lebhaftem Interesse entgegen.

Geldwirtschaft und Vermögensanlage. Ein Ratgeber für Offiziere, Beamte und ähnliche Berufsstände von v. B. — Verlag von Karl Stalling, Oldenburg. — Preis geheftet 1,80 *M*, in Leinen gebunden 2,35 *M*.

Zum Glück für unsere gesamte Volkswirtschaft gewinnt die Gepflogenheit, die Gehälter nicht mehr bar abzuheben, sondern sie an die Bank überweisen zu lassen, auch bei uns mehr und mehr Anklang. Viele lassen sich noch davon abhalten, weil sie mit dem Verkehr mit der Bank nicht vertraut sind und meinen, daß bei den kleinen Beträgen die Überweisung sich nicht verlohne. Obiges Buch hilft über diese Bedenken und Schwierigkeiten in sehr zweckmäßiger Weise hinweg, es sei deshalb allen denen anempfohlen, die es bisher für sicherer hielten, ihr Geld mit sich in der Tasche herumzutragen.

H. Rosin: **Herz, Blutgefäße und Blut und deren Erkrankungen.** — Aus „Natur und Geisteswelt", 312. Bändchen. B. G. Teubners Verlag.

Der Zustand des menschlichen Herzens und die Sorgfalt, die es erfordert, wenn es gesund bleiben soll, ist auch für den Soldaten, der seinem Körper so viel zumuten muß, von wesentlicher Bedeutung. Wir hielten deshalb einen Hinweis auf die oben bezeichnete kleine Schrift für angebracht, deren Studium sehr nützlich erscheint und „eingebildete Kranke" kaum hervorrufen dürfte.

Riegel: **Aufgaben des Sanitätsdienstes bei Landungen und bei Expeditionen in tropischen und subtropischen Gegenden.** Heft 1 der „Veröffentlichungen aus dem Gebiete des Marine-Sanitätswesens", herausgegeben von der Medizinalabteilung des Reichs-Marine-Amts. — Berlin 1910. E. S. Mittler & Sohn, Königliche Hofbuchhandlung. — Preis 1 *M*.

Der Entschluß der Leitung der Medizinalabteilung des Reichs-Marine-Amts, bemerkenswerte Arbeiten aus dem Gebiete des Marine-Sanitätswesens in zwangloser Folge im Buchhandel erscheinen zu lassen und weiteren Kreisen dadurch zugänglich zu machen, wird seitens aller Interessenten dankbar begrüßt werden.

Digitized by Google

Das vorliegende Heft führt diese literarische Neuerscheinung in empfehlendster Weise ein, denn es bringt eine wissenschaftlich gründliche und exakte, die vorliegende Literatur kritisch verwertende, umfassende Bearbeitung des oben genannten Themas, das für jeden Marineoffizier hoch aktuell ist.

Nicht nur der Sanitätsoffizier, sondern auch jeder andere mit der Fürsorge für die Truppe auf Expeditionen in bezug auf Kleidung, Ausrüstung, Marschleistung, Unterbringung, Verpflegung betraute Offizier und Beamte wird aus der Arbeit eine Fülle nutzbringender Ratschläge und Anregungen entnehmen können.

Ein geschickt gegliedertes Inhaltsverzeichnis und die Kenntlichmachung des Inhaltes der einzelnen Abschnitte der Kapitel durch Stichworte am Rande des Textes ermöglichen eine schnelle Orientierung. W.

Meltzer: **Abnorme Geisteszustände beim Soldaten und bei der Truppe.** — Zwei Vorträge. — München 1910. Verlag der „Ärztlichen Rundschau", Otto Gmelin. — Preis 1 *M*.

Kaum auf einem anderen Gebiete seiner Diensttätigkeit ist der Truppenarzt so sehr auf die verständnisvolle Mitwirkung des Truppenoffiziers angewiesen, wie bei der Ermittlung geistig abnormer und kranker Leute.

Wenn nun auch die große Bedeutung, die frühzeitige Erkennung und Ausschaltung seelisch Defekter und Kranker für diese selbst wie für den Dienst im Frieden und besonders im Kriege haben, von keiner Seite bezweifelt wird, so bleibt doch für die Verwirklichung dieser Erkenntnis in der Praxis noch manches zu tun.

Hier greift der erste der beiden Vorträge an, der dem Truppenoffizier in allgemeinverständlicher Art skizzenhaft die häufigsten Erscheinungsformen abnormer Geisteszustände bei Soldaten schildert, um ihm die Beurteilung geistiger Regelwidrigkeiten bei seinen Leuten zu ermöglichen und sein Verständnis für frühzeitige Herbeiführung sachverständiger Begutachtung zu wecken. —

Im Gegensatz zu dem seelisch abnormen Einzelindividuum, das der erste Vortrag zum Gegenstande hat, beschäftigt sich der zweite mit der Massenpsychose, wie sie in der „Panik im Kriege" zum Ausdrucke kommt.

Kenntnis des Wesens und der Entstehungsursachen dieses Übels, dessen verhängnisvolle Wirkungen sich in der Kriegsgeschichte bis in die neueste Zeit hinein verzeichnet finden, sollen den dazu berufenen Truppenoffizier befähigen, dieser Massensuggestion rechtzeitig und zielbewußt entgegenzuwirken. —

Das Studium der kleinen Schrift ist jedem Truppenoffizier zu empfehlen. Wir erinnern zugleich an einen ähnlichen Vorgang, das 1905, Seite 266 besprochene Buch von Dr. Campeano: „Versuch einer Militär-Psychologie" und Pfülf: „Die Panik im Kriege", Rundschau 1908, Seite 1073. Dr. W.

Statistischer Sanitätsbericht der k. und k. Kriegsmarine für die Jahre 1908 und 1909. Zusammengestellt von der IX. Abteilung des k. und k. Reichskriegsministeriums, Marinesektion. Wien 1910.

In klarer, übersichtlicher Anordnung enthält der Bericht zunächst statistische Tabellen über die Krankenbewegung im allgemeinen, den Krankenzugang nach Stationen, Schiffen und Monaten, die Krankenbewegung nach Monaten und Standesgruppen, Beurlaubungen, Invalidisierungen, Todesfälle und Krankheitsformen.

Aus diesem Abschnitt sei hervorgehoben, daß bei einer Iststärke von rund 17 000 Mann der Krankenzugang für das Tausend 1908 353,1; 1909 374,3 betrug, daß Krankheiten der Kreislauforgane — entsprechend den Erfahrungen in unserer Marine — für Invalidisierungen die Hauptrolle spielten, und daß die Sterblichkeit sich auf 2,3 bzw. 2,9 für das Tausend der Iststärke belief.

Digitized by Google

Es folgt dann eine Erläuterung zu den statistischen Tabellen, in der die einzelnen Krankheitsgruppen und Krankheiten unter Anführung bemerkenswerter Einzelfälle kurz besprochen sind. Die Geschlechtskrankheiten treten mit einem Zugang von 52,0 bzw. 71,7 ‰ der Iststärke zahlenmäßig stark hervor, wobei noch zu bemerken ist, daß „zahlreiche Fälle" von Tripper und weichem Schanker, als ohne Krankmeldung ambulatorisch behandelt, in den Berichtszahlen nicht mit enthalten sind. Die venerische Prophylaxe wurde weiter durchgeführt, doch wird beklagt, daß „der Unverstand und die Indolenz eines großen Teiles der Mannschaft und die Schwierigkeit der rechtzeitigen Durchführung infolge äußerer Umstände" die tatsächlich erreichten Erfolge gegen die Erwartungen bisher habe zurückbleiben lassen.

Wegen einer Fülle weiterer interessanter Einzelheiten muß auf das Original verwiesen werden. W.

Liebels Armee-Einteilung liegt, am 6. Oktober 1910 abgeschlossen, in der 140. Auflage vor. Das kleine Heftchen bietet dem, der damit zu arbeiten gewohnt ist, ein überaus zweckmäßiges zuverlässiges Hilfsmittel.

Das Brisanz-Schrapnell Ehrhardt-van Essen und das Kruppsche Granatschrapnell. Eine Entgegnung auf die Schrift des Generalmajors z. D. Wille: „Einheitsgeschosse". — Düsseldorf 1910.

Die im Augustheft 1910 der „Marine-Rundschau", Seite 1075, erwähnte Schrift des Generalmajors z. D. Wille gibt dem Granatschrapnell C/1909 der Firma Krupp den Vorzug vor allen bisherigen Einheitsgeschossen der Feldartillerie. In der vorliegenden Entgegnung der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik Düsseldorf wird dieses Urteil einer scharfen Kritik unterworfen und die Vorzüge des Brisanz-Schrapnells Ehrhardt-van Essen an der Hand zahlreicher Wirkungsergebnisse und Tafeln dargelegt.

Das entscheidende Wort in diesem Wettstreit können nur Vergleichsversuche mit beiden Geschoßarten liefern, die wohl auch nicht lange auf sich warten lassen werden, sofern bei den maßgebenden Stellen ein Bedürfnis zur Prüfung dieser Geschosse vorliegen sollte. Frk.

The Navy League Annual 1910-1911. Herausgegeben von Alan H. Burgoyne. — London, John Murray. — 2 s 6 d.

Der erste, vom Herausgeber selbst bearbeitete Teil des Jahrbuches behandelt die Entwicklung der großen und der kleinen Marinen und schließt mit einem Stärkevergleich, der in bezug auf die Dreadnoughts endlich einmal einwandfreie Zahlen gibt. Im übrigen enthält dieser Teil nicht viel Neues, bringt aber eine gute, wenn auch kritiklose Zusammenstellung aller durch die Tagespresse gegangenen Mitteilungen über Neubauten usw. Aus dem zweiten Teil möchten wir den Aufsatz »Manning the Navy« von Admiral Sir S. Eardley Wilmot als lesenswert hervorheben. Der dritte Teil enthält Listen der Schiffe und Docks sowie artilleristische Tabellen. Die beigegebenen Schiffsbilder sind recht gut ausgeführt. Daß die Erörterungen der deutschen Seemachtsbestrebungen und des deutsch-englischen Verhältnisses einen breiten Raum in dem Buche einnehmen, versteht sich von selbst. Soweit sie von dem Herausgeber selbst herrühren, sind sie durchweg sachlich gehalten.

Die im Dezemberheft 1909 — Seite 1458 — erwähnte **Bürgerkunde** von Dr. Johannes Croner ist in zweiter Auflage erschienen, verbessert und insbesondere durch die Beigabe von Formularen erweitert. Wir freuen uns, daß das zweckmäßige kleine Buch offenbar die erwünschte Verbreitung gefunden hat. — Preis 1,50 *M*.

Digitized by Google

Dr. Paul Menzel: **Meine Reise nach Jerusalem im Jahre 1906.** Zweite Auflage, 1910. Ausgestattet mit 100 Bildern, einer Karte und einem Panorama von Jerusalem. Umfang 286 Seiten. — Verlag von R. Baumanns Nachfolger, Breslau I, Blücherplatz 6/7. — Elegant gebunden 5 *M*.

Verfasser schildert die tiefen Eindrücke, die ein Besuch der heiligen Stätten bei ihm, dem evangelischen Pfarrer, hinterlassen hat. Außerdem weiß er liebenswürdig und anschaulich von den Freuden und geringen Beschwerden der Seefahrt auf einem Touristendampfer der Hamburg-Amerika Linie zu plaudern. Er dürfte damit, wenn auch unbeabsichtigt, für diese Fahrten eine sehr gute Reklame gemacht haben, während er im übrigen seine Erlebnisse außer in diesem Buche durch Lichtbildervorträge einem großen Kreise von Hörern zur Kenntnis gebracht hat. Das schön ausgestattete Buch eignet sich vortrefflich zu Geschenkzwecken und würde auch für die Mannschaftsbüchereien einen passenden Zuwachs bilden.

Top. Sechs heitere Seegeschichten von Ewald Gerhard Seeliger. — Verlag von Georg Müller in München. — Preis 4 *M*, gebunden 5,50 *M*.

Der Verfasser bringt in seinen humoristischen Seemannsgeschichten die gute alte Zeit des abenteuerreichen Seemannslebens auf Handelsschiffen zur Geltung. Das Buch kann für Schiffsbüchereien empfohlen werden. Frk.

Erinnerungen eines „Chinesen". Den Kameraden gewidmet von Hans v. Wrochem, Generalleutnant z. D. — Verlag von Edwin Runge in Groß-Lichterfelde-Berlin. — Preis 1,20 *M*, gebunden 1,80 *M*.

Der Chinafeldzug — „reich an Hoffnungen und Enttäuschungen" — ist heut halb vergessen, dies um so mehr, nachdem die „deutschen Bauernjungen" in Südwest gezeigt haben, was sie können, und daß deutsche Kriegstüchtigkeit noch nicht eingerostet ist. Gleichwohl wird man General v. Wrochems Erinnerungen nicht als überflüssig bezeichnen können; sie reichen von der Ausfahrt bis dahin, wo er das Gefühl bekam, „bei Shanhaikwan entbehrlich zu sein". Wir empfehlen das hübsche kleine Buch der Durchsicht seitens der Verwalter unserer militärischen Unterhaltungsbüchereien.

Bekenntnisse eines Barbaren. Von George Sylvester Viereck. — Verlagsgesellschaft Maritima, Berlin W.9. — Preis 4 *M*, gebunden 5 *M*.

Das Buch enthält eine Reihe geistreicher, zum Teil stark satirischer Plaudereien eines Amerikaners über europäische Verhältnisse, die des allgemeinen Interesses nicht entbehren und auch in unserem Leserkreise Beachtung finden könnten. Frk.

Neu erschienene und unter „Literatur" nicht besprochene Bücher.

(Die mit einem Stern [*] bezeichneten Bücher sind in der Hauptbibliothek des Reichs-Marine-Amts vorhanden.)

* Barnett, J.: Fighting admirals.
London 1910. Smith, Elder & Co. 6 s.

Bataille, L.: Problèmes de stabilité, de déplacement et d'assiette du navire.
Paris 1911. A. Challamel. 2,40 *M*.

* Graf Bernstorff: An Bord des Panzerkreuzers „York" rund um die Erde.
Berlin 1910. Union. 6,00 *M*.

Digitized by Google

* Beversdorff, Dr. G.: Die Streitkräfte der Karthager und Römer im Zweiten Punischen Kriege. — Berlin 1910. E. Ebering. 1,30 *M.*

* Braunbecks Sport-Lexikon. — Berlin 1910. G. Braunbeck. 20,00 *M.*

* Goriainow, S.: Le Bosphore et les Dardanelles. Paris 1910. Plon-Nourrit. 8,00 *M.*

* Haas, J.: Frankreich, Land und Staat. Heidelberg 1910. C. Winter. 4,20 *M.*

Hellauer, Dr. J.: System der Welthandelslehre. Erster Band. Berlin 1910. Puttkammer & Mühlbrecht. 10,00 *M.*

* Kaemmel, O.: Deutsche Geschichte. Dritte Auflage. Leipzig 1911. O. Spamer. 17,00 *M.*

* Kirchhoff, H.: Seehelden und Admirale. Leipzig 1910. Quelle & Meyer. 1,25 *M.*

* Lindner, G.: Maschinenelemente. Stuttgart 1910. Deutsche Verlags-Anstalt. 10,00 *M.*

* Moorhouse, E. H.: Letters of the English seaman 1587—1808. London 1910. Chapman & Hall. 10 s 6 d.

* Schmidt, K.: Die Kondensation der Dampfmaschinen und Dampfturbinen. Berlin 1910. J. Springer. 5,00 *M.*

* Schulze, F. W. O.: Seehafenbau. Erster Band. Berlin 1911. W. Ernst & Sohn. 16,00 *M.*

* Wertheimer, F.: Die japanische Kolonialpolitik. Hamburg 1910. L. Friederichsen & Co. 2,50 *M.*

* Wilamowitz-Moellendorff, U., und Niese, B.: Staat und Gesellschaft der Griechen und Römer. — Leipzig 1910. B. G. Teubner. 10,00 *M.*

Inhaltsangabe von Zeitschriften.

(Erläuterung der Abkürzungen am Schluß.)

Schiffs- und Maschinenbau, Kessel.

Neuere Wasserrohrkessel.	Zeitschrift für Dampfkessel, 1910, Nr. 42, 45.
Aus der Dampfkesselpraxis.	Ebenda. Nr. 42.
Prochains cuirassés.	M. d. F., 1910, Nr. 42.
Les essais du »Voltaire«.	Y., 22. 10. 10.
The White Star liner »Olympic«.	Eg., 21. 10. 10; E., 21., 28. 10. 10; Marine Engineer, November 1910.
The influence of depth on speed of French destroyers.	E., 21. 10. 10.
Rules for shipbuilding.	Ebenda.
Turbine troubles.	Ebenda.
Breitseitfeuer und Krängung.	S., Jahrg. 1, Nr. 2.
Eine Kontrolle für die Richtigkeit der Wasserlinien-schwerpunkte und der Deplacementsschwerpunkte der Länge nach.	Ebenda.

Digitized by Google

Der Einfluß der Hauptspantform auf den Schiffswiderstand.	Ebenda.
Versuche über den Einfluß der Längsverteilung des Deplacements auf den Schiffswiderstand.	Ebenda.
Die maschinelle Kesselreinigung mit elektrischen Kleinmotoren.	Zeitschr. für Dampfkessel, 1910, Nr. 43.
Motor boat propulsion.	E., 28. 10. 10.
New British and German cruisers.	Marine Engineer, November 1910.
Quattro tipi recenti di »Dreadnoughts«.	Ri. M., Oktober 1910.
Curtis turbines in H. M. S. »Bristol«.	N. M. R., 2. 11. 10.
Large German cruisers.	E., 4. 11. 10.
Die Dampfturbine von Curtis, ihre Vorläufer und Nachfolger.	Die Turbine, 7. Jahrg., Nr. 3.
Das Isherwood-System.	S., Jahrg. 12, Nr. 3.
Der kommende Riesendampfer der Hamburg-Amerika Linie.	Wassersport, 1910, Nr. 45.
Neue widerstandsfähigere Panzer für „Dreadnoughts".	Österreichische Zeitschr. f. Berg- und Hüttenwesen 1910, Nr. 31, 32, 33.
Vernietung und Festigkeit eines Stahlschiffes.	M. S., 1910, Nr. 11.
Quatre types de cuirassés.	M. d. F., 1910, Nr. 45.
Les grands cuirassés modernes.	Y., 12. 11. 10.
The modern Parsons turbine.	E., 11. 11. 10.
Water-tube boilers.	Ebenda.
High and low water alarms for boilers.	S. A. Suppl., 5. 11. 10.

Artillerie, Waffenlehre, Pulver, Munition.

Über die Haltbarkeit der B-Pulver.	Z. S. u. S., 1910, Nr. 20.
Smokeless powder.	Eg., 21. 10. 10.
Gun erosion.	S. A., 15. 10. 10; I. U. S. A., September/Oktober 1910.
Notes on 3-inch practice.	I. U. S. A., September/Oktober 1910.
The manufacture of smokeless powder.	Ebenda.
Der Luftwiderstand der Geschosse nach der kinetischen Theorie der Gase.	A. M., Oktober 1910.
Was moderne Geschütze auszuhalten vermögen.	Schuß u. Waffe, Bd. 3, Nr. 24.
The secret of the 13,5-inch gun.	Eg., 4. 11. 10.
L'artillerie de l'»Edgar-Quinet«.	A. Ma., 31. 10. 10.
The last word in gunnery.	S. W., 2. 11. 10.
The testing of a big gun.	S. A. Suppl., 5. 11. 10.
Smokeless powder in Spanish war.	A. N. J., 5. 11. 10.

Torpedo- und Minenwesen, Unterseeboote.

Nouvelles torpilles automobiles.	M. d. F., 1910, Nr. 43.
Pour les torpilleurs.	M. F., Oktober 1910.
Submarines and wireless.	N. M. R., 2. 11. 10.
Torpedoküstenstationen in Österreich-Ungarn.	I. R. A. F., November 1910.
Ein Periskop für Unterseeboote.	Prometheus, Nr. 1097.
Les expériences à faire avec les sous-marins.	Y., 5. 11. 10.
Im Unterseeboot.	D. F., 1910, Nr. 11.
The development of the submarine.	N. L. J., November 1910.

Digitized by Google

Küstenverteidigung, Landungen.	
Der Ausbau der niederländischen Küstenverteidigung.	I. R. A. F., November 1910.
Über Italiens Küstenverteidigung.	K. T., 1910, Nr. 9.
Marine- und militärische Fragen.	
Naval warrant officers.	N. M. R., 19. 10. 10.
Submarines and battleships.	Ebenda und Y., 22. 10. 10.
Die Reform der chinesischen Armee.	O. L., 1910, Nr. 37.
Règles d'embarquement des captaines de frégate.	M. d. F., 1910, Nr. 42.
The aeroplane in war.	S. A. Suppl., 15. 10. 10.
Blockade und Kreuzerkrieg.	U., Jahrg. 13, Nr. 2.
Protected cruisers.	N. M. R., 26. 10. 10.
Naval volunteer reserve.	Ebenda.
L'imminent péril allemand.	La Vie Maritime, 25. 10. 10.
Naval aeronautics.	A. N. J., 22. 10. 10; Navy, Oktober 1910.
Arrêté ministériel du 30. 7. 1910 sur le fonctionnement du recrutement et le service courant des équipages de la flotte.	Bulletin officiel de la Marine, 1910, Nr. 26.
The German high sea fleet.	N. M. R., 2. 11. 10.
Die Neugestaltung der russischen Armee nach dem Kriege gegen Japan.	I. R. A. F. 1910, Beiheft 123.
Le personnel de la flotte.	M. d. F., 1910, Nr. 44.
L'aviation dans la marine.	Ebenda.
Le service intérieur à bord.	Ebenda.
The admiralty staff.	U. S. M., November 1910.
Warships' armaments.	Ebenda.
Britain's aerial fleet.	A. N. G., 5. 11. 10.
Verwendbarkeit von Luftschiffen und Flugmaschinen im Seekriegsdienste.	St., Oktober 1910.
The birth of a new navy.	N. M. R., 9. 11. 10.
Über die taktische Verwendung der Torpedoboote.	M. S., 1910, Nr. 11.
Marine- und Militärpolitik, Etatswesen.	
Die Herrschaft auf der Adria.	D. A., 1910, Nr. 41.
Cost of navies.	N. M. R., 19. 10. 10.
Les dépenses navales.	M. d. F., 1910, Nr. 42.
L'execution du programme naval.	Y., 22. 10. 10.
Holländischer Marineetat für 1911.	M. B., 17. 10. 10.
The naval situation.	N. M. R., 26. 10. 10.
Naval expenditure of the powers.	A. N. G., 29. 10. 10.
Next year's programme.	Ebenda.
Le budget de la marine 1911, les constructions neuves.	M. F., Oktober 1910.
Our naval position.	N. M. R., 2. 11. 10.
Bildungswesen.	
L'Examen de l'école d'application d'artillerie navale.	La Vie Maritime, 25. 10. 10.

Digitized by Google

Naval commissary school.	A. a. N. R., 1. 10. 10.
L'école du commissariat.	M. d. F., 1910, Nr. 45.
A l'école supérieure de marine.	Y., 12. 11. 10.

Werft- und Baubetrieb, Docks, Kanäle.

Der neue Kriegshafen von Dover.	M. G., Oktober 1910.
The naval yard at the Cape of Good Hope.	E., 28. 10., 4. 11., 11. 11. 10.
Sulla sistemazione del porto di Palermo.	Ri. M., Oktober 1910.
Pneumatic methods in engineering.	U. S. M., November 1910.
Hamburgs Hafen und seine geplante Vergrößerung.	D. F., 1910, Nr. 11.
Locks and dams of the Panama Canal.	E., 11. 11. 10.

Sanitätswesen.

Über einheitliches chirurgisches Handeln auf den Verbandplätzen.	Deutsche militärärztl. Zeitschrift, 1910, Nr. 20.
Die Infektionsgefahr bei der Tuberkulose.	Ebenda.
Die neueren Hilfsmittel zur Erkennung der Syphilis.	Ebenda.
Abcès pulmonaires d'origine dysentérique.	A. M. N., 1910, Nr. 10.
Wert und Ausbildung des Sehvermögens.	N. M. B., 1910, Nr. 46.

Verwaltungsangelegenheiten.

Une réforme bien administrative.	M. F., Oktober 1910.

Kolonialfragen.

Deutsch-Südwestafrikas Verhältnis zu seinen Nachbarn.	Ztschr. f. Kolonialpolitik, 1910, Nr. 10.
Zur Diamantenfrage in Südwestafrika.	Preuß. Jahrbücher, Band 142, S. 363.
Die finanzielle Entwicklung Kameruns.	D. K. Z., 1910, Nr. 45, 46.
Tsingtau in englischer Beleuchtung.	Koloniale Zeitschrift, 1910, Nr. 38.
Kameruner Probleme.	Ebenda. Nr. 39.

Yacht- und Sportangelegenheiten.

Winke für den praktischen Ruderunterricht.	Wassersport, 1910, Nr. 42 bis 46.
Zu den deutsch-amerikanischen Sonderklassen-Wettkämpfen 1911.	Ebenda. Nr. 42.
Die erfolgreichsten deutschen Yachten 1910.	Ebenda.
Holländische Yachten.	D. Y., 1910, Nr. 31.
Motorkreuzeryacht „Peter III".	Ebenda.
Die seetüchtige Motoryacht „Nord-Expreß".	Das Motorboot, 1910, Nr. 22.
Vom internationalen Wettseglerverband.	Wassersport, 1910, Nr. 43.
Die Wirkung des Windes auf die Segel.	Ebenda und Nr. 44.
Stählerne Kreuzeryacht für die Ostsee.	D. Y. 1910, Nr. 32.
Der deutsche Segelyachtbau 1910.	Wassersport, 1910, Nr. 45.
Wie kann man selbst ein Boot bauen?	Ebenda und Nr. 46.

Geschichtliches.

Le combat du Grand Port. (Ile de France, 23. — 27. 8. 1810.)	La Vie Maritime, 25. 10. 10.

Digitized by Google

Krigstildragelserne i vesterhavet i forsommeren 1644.	T. f. S., November 1910.
L'archéologie navale et ses enseignements.	L. M., Oktober 1910.

Technische Fragen, Elektrizität, Telegraphie.

Oil fuel for warships.	N. M. R., 19. 10. 10; A. N. J., 22. 10. 10.
Elektromagnetische Wellen.	Archiv für Post und Telegraphie, 1910, Nr. 19.
A 1000-miles wireless station.	S. A. Suppl., 15., 22. 10. 10.
Experiments in directive wireless telegraphy.	I. U. S. A., September/Oktober 1910.
Telegraphy and telephony.	S. A. Suppl., 29. 10., 5. 11. 10.
Elektrische Anlagen an Bord großer Handelsdampfer.	S., Jahrg. 12, Nr. 3.
La protection contre la brume par les radiocompas et les radiophares.	Navigazette, 10. 11. 10.
Electrical equipment of a modern battleship.	Electrical Review, 5. 11. 10.

Nautische Fragen.

Gründung des Arngast-Leuchtturmes bei Wilhelmshaven.	Deutsche Bauzeitung, 1910, Nr. 85.
Theory of the tides.	I. U. S. J., Oktober 1910.
The newest navigation.	Nautical Magazine, November 1910.
Navigation an Bord von Yachten.	D. Y., 1910, Nr. 32.
La formation des vagues et l'usage de l'huile pour calmer la mer.	Y., 5. 11. 10; D. F., 1910, Nr. 11.
Rotationskompasset.	T. f. S., November 1910.
Über eine neue einheitliche Methode zur nautischen und aeronautischen Ortsbestimmung aus Gestirnsmessungen.	A. H., 1910, Nr. 11.
Instrument zur graphischen Darstellung von Standlinien.	Ebenda.

Handelsmarine, Binnenschiffahrt.

Wer stellt die Schiffsoffiziere für Hamburgs Seeschiffe?	H., 1910, Nr. 42, 43.
Freibord.	Ebenda. Nr. 42.
La marine commerciale et la puissance nationale.	L. M., Oktober 1910.
Japans Handelsflotte.	S., Jahrg. 12, Nr. 2.
Segelschiffe mit Hilfsmotoren.	D. F., 1910, Nr. 11.
Unsere Dampfermatrosen.	Sf., 1910, Nr. 22.

Fischerei, Rettungswesen, Seeunfälle.

Leuchtende Rettungsbojen.	M. S. V., 1910, Nr. 10.
Life saving at sea.	M. E., Oktober 1910.
The salving of the »Maine«.	E., 4. 11. 10.

Handels- und Verkehrswesen.

Der Handel zwischen Deutschland und Rußland.	Lloyd-Nachrichten, Nr. 120.
Der Handel von Tientsin 1909.	O. L., 1910, Nr. 35.

Digitized by Google

Der Handel Samoas.	D. K. Z., 1910, Nr. 43.
Die Eisenbahnen und die Schiffahrt Japans.	Archiv für Post und Telegraphie, 1910, Nr. 19.

Verschiedenes.

The anniversary of the battle of Trafalgar.	E., 21. 10. 10.
The true story of the union jack.	Nautical Magazine, November 1910.
Die Konservierung des Holzes.	S., Jahrg. 12, Nr. 3.
Staatsfinanzen und Seemacht.	M. S., 1910, Nr. 11.

Abkürzungen zur Inhaltsangabe von Zeitschriften.

A. H. = Annalen der Hydrographie und maritimen Meteorologie.
A. M. = Artilleristische Monatshefte.
A. Ma. = Armée et Marine. — A. M. N. = Archives de Médecine Navale.
A. N. G. = Army and Navy Gazette. — A. N. J. = Army and Navy Journal.
A. a. N. R. = Army and Navy Register.
A. S. Z. = Allgemeine Schiffahrts-Zeitung. — D. A. = Danzers Armeezeitung.
D. F. = Die Flotte. — D. K. = Deutsches Kolonialblatt.
D. K. Z. = Deutsche Kolonial-Zeitung.
D. O. = Deutsches Offizierblatt. — D. Y. = Die Yacht.
E. = Engineer. — Eg. = Engineering.
H. = Hansa, deutsche nautische Zeitschrift.
J. A. M. = Jahrbücher für die deutsche Armee und Marine.
I. R. A. F. = Internationale Revue über die gesamten Armeen und Flotten.
J. U. S. A. = Journal of the United States Artillery.
J. U. S. I. = Journal of the Royal United Service Institution.
K. T. = Kriegstechnische Zeitschrift für Offiziere aller Waffen.
L. M. = La Ligue maritime.
M. A. G. = Mitteilungen über Gegenstände des Artillerie- und Genieweſens.
M. B. = Marineblad. — M. E. = International Marine Engineering.
M. F. = La Marine française. — M. d. F. = Moniteur de la Flotte.
M. S. = Mitteilungen aus dem Gebiete des Seewesens. — M. G. = Militärgeographie.
M. Sb. = Morskoi Sbornik. — M. S. V. = Mitteilungen des Deutschen Seefischerei-
M. W. = Militär-Wochenblatt. [Vereins.
N. = The Navy (Washington).
N. G. = The Nautical Gazette (New York).
N. L. J. = Navy League Journal. — N. M. B. = Neue Militärische Blätter.
N. M. R. = Naval and Military Record. — O. L. = Ostasiatischer Lloyd.
P. N. I. = Proceedings of the United States Naval Institute.
Q. N. = Questions navales. — R. M. = Revue Maritime.
Re. G. M. = Revista general de marina. — Ri. M. = Rivista Marittima.
S. = Schiffbau. — S. A. = Scientific American. — Sf. = Seefahrt.
St. = Streffleurs Militärische Zeitschrift.
S. T. H. = Archiv für Schiffs- und Tropen-Hygiene. — S. W. = The Shipping World.
T. f. S. = Tidsskrift for Søvaesen. — T. i. S. = Tidsskrift i Sjöväsendet.
U. = Überall, Zeitschrift für Armee und Marine.
U. S. M. = United Service Magazine. — Y. = Le Yacht.
Z. S. u. S. = Zeitschrift für das gesamte Schieß- und Sprengstoffwesen.

Die vorstehend mit Abkürzungen gekennzeichneten Zeitschriften sind diejenigen, welche bei der „Marine-Rundschau" regelmäßig zur Vorlage kommen.

Gedruckt in der Königl. Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn, Berlin SW68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Salamis

Eine seekriegsgeschichtliche Studie

von

Admiral z. D. Borckenhagen

Mit 4 Skizzen auf 1 Tafel

Berlin 1910
Ernst Siegfried Mittler und Sohn
Königliche Hofbuchhandlung, Kochstraße 68—71

Digitized by Google

Alle Rechte aus dem Gesetze vom 19. Juni 1901
sowie das Übersetzungsrecht sind vorbehalten.

Digitized by Google

„The Persian wars and the narrative of Herodotus“ schrieb Sihler[1]) vor mehr als 30 Jahren, „may seem to belong to the classic subjects, about which really the last word has been said. As for the battle of Salamis a very recent writer on Greek history, Mr. Cox says: So began the conflict, in which the Athenians found themselves opposed to the Phoenicians who had the wing towards Eleusis and the west, while the Jonians towards the East and the Piraeus faced the Lacedaemonians. Beyond this general arrangement and the issue of the fight, the historian himself admits, that of this memorial battle we practically know nothing.“

In der Voraussicht, daß die Diskussion über die Perserkriege ihr Ende erreicht haben würde, hat sich der amerikanische Gelehrte getäuscht. Wir können die große Reihe der Historiker, Archäologen und Philologen, die seitdem über Salamis und die Perserkriege geschrieben, im einzelnen nicht aufführen, die bedeutendsten unter ihnen werden auch in dieser Abhandlung zu Worte kommen.[2]) Auch verschiedene Seeoffiziere hat der Stoff zu eingehenden Untersuchungen gereizt. Wird hier eine nochmalige Durcharbeitung des Problems, das Mr. Cox in den obigen beiden Sätzen so scharf umrissen hat, unternommen, so geschieht es, weil keine der gegebenen Lösungen, in erster Linie vom seemännischen und militärischen Standpunkte aus, uns vollständig befriedigt.

1.

Für alle, die sich mit Salamis beschäftigt haben, bilden Aeschylus „Perser“ und Herodots „Geschichte“ die unveränderliche Grundlage. Ersterer, der „Musterſoldat bei Marathon und Salamis, unermüdlicher Lehrer seines Volkes, der den hellsten und schärfsten Blick für Menschen und ihre seelische Eigenart besaß“, würde schon als Mitkämpfer und Augenzeuge überall da die erste Stelle zu beanspruchen haben, wo

[1]) On the battle of Salamis, Transactions of the American Philological Association, IX, 1877, S. 115.

[2]) Eine gute Übersicht gibt das Literaturverzeichnis zu der Dissertation von Dr. Hans Raase: Die Schlacht bei Salamis. — Rostock 1904. Verlag von H. Warkentin.

Digitized by Google

nicht dichterische Freiheit ihm offensichtlich die Feder führt. Es wäre verkehrt, trotzdem sein Schlachtenbild den Stempel echt historischer Wahrhaftigkeit an der Stirne trägt, von ihm eine in den Einzelheiten genaue Beschreibung des Kampfes zu erwarten. Mit Recht wird aber in den neueren Darstellungen betont, daß nichts über Salamis als geschichtlich bewiesen anzunehmen ist, was nicht mit den großen Zügen, die uns Aeschylus von der Schlacht gibt, übereinstimmt.

Herodot, der Vater der Geschichte, „hat das Ziel der Geschichtschreibung schon groß und mit bewunderungswürdiger Klarheit bezeichnet. Es ist ihm kein anderes, als die Wahrheit, die Wirklichkeit der Geschehnisse festzustellen[3]) und hier hat er sich als treuer, wahrhaftiger und richtigfühlender Historiker erwiesen, der nur, wo eignes Sehen nicht ausreichte, von der priesterlichen und populären Tradition abhängig war."[4]) Wir werden daher sorgfältig zu erwägen haben, wo er von der Legende beeinflußt sein kann. — Als „Panhellene" und „Wahlathener", wie ihn Wilamowitz treffend genannt hat, der lange Jahre in Athen gelebt, hat er seine Erzählung, wenn auch erst vierzig Jahre später, zweifellos auf den Bericht von Augenzeugen aufgebaut. Bedarf er daher auch sorgfältigster Kontrolle, war er doch wie kein anderer in der Lage, der Herold der kriegerischen Glanzperiode seines Volkes zu sein. Wie allen anderen wird er daher auch uns die Hauptdaten liefern. — Von sonstigen älteren Geschichtschreibern käme dann noch Diodorus in Betracht, der den Historiker des 4. Jahrhunderts Ephorus ausgeschrieben hat. Von A. Bauer[5]) ist inzwischen nachgewiesen, daß der letztere in seinen Hauptangaben wiederum von Herodot abhängig ist. — Einige Punkte werden sich schließlich durch Thukydides, „den Schöpfer der kritischen Geschichtsforschung", andere durch den allerdings nicht immer sorgfältigen Plutarch ergänzen lassen.

Unsere erste Aufgabe muß sein, die wichtigsten Stellen unserer Hauptquellen zu geben und zu erklären, wie die Älteren Anlage und Verlauf der Schlacht überliefert wissen wollten. Sodann wäre zu untersuchen, wie sich die neueren Schriftsteller hierzu stellen. Schließlich, welches Bild man gewinnt, wenn der Maßstab taktischer und strategischer Überlegung daran angelegt wird, wobei die topographischen

---

[3]) Alb. Stauffer: Zwölf Gestalten der Glanzzeit Athens. — München, R. Oldenbourg, 1896, S. 83, 228, 229, 238.

[4]) „Schlichte Anschaulichkeit" wird Herodot auch heute noch nachgerühmt, weniger jedoch „die bewunderungswürdige Zuverlässigkeit", da die neuere Forschung ihm vielfach politische Tendenz neben der Abhängigkeit von populärer Tradition hat nachweisen können. Besonders in seinen Berichten über Marathon und Salamis befinden sich, wie Ed. Meyer in seinen „Forschungen zur alten Geschichte" festgestellt hat, manche legendarische Züge. Seine Zahlenangaben hat H. Delbrück in seinen bahnbrechenden Werken: „Die Perserkriege und die Burgunderkriege" sowie „Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte" einer scharfen kritischen Prüfung unterzogen. Können wir uns auch nicht zu jeder Einzelheit in diesen großangelegten Büchern bekennen, so haben wir ihnen doch vielfache Anregung und Belehrung zu verdanken.

[5]) Die Benutzung Herodots durch Ephorus bei Diodorus, N. Jahrb. f. kl. Phil., Suppl. Bd. X. 1878/79, S. 279. Löichke weist in seinem Aufsatz „Die Schlacht bei Salamis" (N. Jahrb. f. kl. Phil. von Fleckeisen 115 [1877]) auf der anderen Seite mit Recht darauf hin, wie glücklich gerade Ephorus für diese Periode Herodot ergänzt hat. Der ord. Professor der Universität Kiel, F. Jacoby, dem wir für eine Nachprüfung der Übersetzung und Auslegung der wichtigsten Stellen bei Herodot zu großem Dank verpflichtet sind, hält eine gewisse Skepsis bei Ephorus (Diodor) da am Platze, wo er über Herodot hinausgeht. Sehr wertvoll dagegen wäre er für uns dadurch, daß er erkläre, wie man Herodot damals verstanden habe.

Digitized by Google

Verhältnisse besondere Berücksichtigung finden müssen. — Selbstverständlich ist es ausgeschlossen, daß wir uns mit quellen- und textkritischen Untersuchungen in der Ursprache befassen. Gute Übersetzungen werden für unseren Zweck um so mehr genügen, als eine Reihe hervorragender Historiker, Archäologen und Philologen gerade die hier in Betracht kommenden Fragen so eingehend durchgearbeitet haben, daß wir in der Hauptsache deren Resultate nur zu übernehmen brauchen. — Ehe wir indes zu der eigentlichen Schilderung übergehen, möchten wir kurz die Stärkenverhältnisse sowie die Beschaffenheit von Personal und Material berühren.

Die Mehrzahl der älteren und neueren Historiker setzen die Stärke der griechischen Flotte nach Herodot (VIII, 48) unter Anrechnung der beiden Überläufer auf 380 Trieren und 7 Fünfzigruderer fest, der auch Thukydides mit „beinahe 400" nahe kommt. Aeschylus sagt ganz allgemein 30×10 und 10 „erlesene", also 310. — Die gleiche Zahl gibt uns Diodor (XI, 3). — Obgleich Herodot die Zusammensetzung der griechischen Flotte bis ins einzelne schildert, sind seine Zahlen vielfach angefochten. Rechnet man nämlich die Stärken der von ihm (VIII, 43 u. f.) aufgeführten Kontingente zusammen, so erhält man nur 366 Schiffe. (Auch die Kodizes von Sancroft und Valla geben nur 358). Es ist daher mehrfach vorgeschlagen, die Differenz von 12 dadurch auszugleichen, daß man für die Aegineten nicht 30, sondern 42 Schiffe rechnet. Denn damit stimme auch eine Angabe des Pausanias (II, 29), daß die Aegineten nächst den Athenern die meisten Schiffe gestellt hätten. Da die Korinther aber schon mit 40 vertreten gewesen seien, könne man den Aegineten wohl 42 zubilligen. Hiermit steht aber eine andere Angabe des Herodot in Widerspruch, daß die Aegineten außer den vorhandenen 30 noch andere Schiffe zu dem Zwecke aufgestellt hätten, um ihre Insel selbst zu decken.

J. A. R. Munro hält in seinen sehr scharfsinnigen Untersuchungen[6]) an der von Aeschylus gegebenen Zahl fest. Die Unstimmigkeit mit Herodot erklärt er daraus, daß die Schiffe aus Aegina, die Aeschylus auf 10 beziffert, aus Versehen zweimal gezählt seien. Die weitere Differenz (320 gegen 380) sei in den 60 Schiffen aus Korkyra zu suchen, die auch nach Herodot (VII, 168) gar nicht an der Schlacht teilgenommen hätten. Ihnen wäre die Aufgabe zugefallen, durch eine Beobachtungsstellung im Jonischen Meer den Peloponnes gegen feindliche Landungen zu decken. Die zweifelhafte Haltung, die ihnen Herodot vorwirft, sei unbegründet. Hiermit würde allerdings stimmen, daß auch Thukydides von letzterer nichts zu berichten weiß.

Erwähnenswert scheint noch die Angabe in Stenzels Seekriegsgeschichte (I, 155), der die Zahl nach einer amtlichen Angabe, die sich auf einem den Göttern dargebrachten Weihgeschenk nach der Schlacht bei Plataeae befindet, auf 347 Trieren und 7 Pentekonteren bemißt. Der französische Admiral Jurien de la Gravière[7]), der italienische Admiral Gavotti[8]) und Kapitän v. Usslar[9]) nehmen rund 380 griechische Schiffe an.

Noch schwieriger ist es, die Stärke der Perser zu bestimmen. Die von Herodot

---

[6]) Some observations on the Persian wars in dem Journal of Hellenic studies by I. A. R. Munro, Vol. XXII, 1902, S. 322.

[7]) La Marine des Anciens, S. 47.

[8]) La Tattica nelle Grandi Battaglie Navali, S. 25.

[9]) Die Schlacht bei Salamis, Marine-Rundschau 1900, S. 690 u. f.

Digitized by Google

(VII, 184 und VIII, 66) gegebene Zahl von 1207 Schiffen wird von fast keinem der späteren Autoren ganz unbeanstandet gelassen, auch weil sie die von ihm selbst früher (in VII, 90 und VIII, 13, 14) gegebenen Verluste nicht ausreichend berücksichtigt. Neuerdings wird angenommen, daß Herodot seine Zahl von Aeschylus, der sie (V. 338 bis 348) zuerst brachte, einfach übernommen hat. In dem Bestreben, auf diese Zahl im Gegensatz zu seinen früheren Angaben, immer wieder zurückzukommen, gerät er mit sich selbst in fortwährenden Widerspruch. Zunächst kommt er auf die Hälfte der von Aeschylus gegebenen 1207, indem er die Perser bei Cap Sepias 400, auf den Klippen von Euboea 200 Schiffe verlieren läßt. „Mit göttlicher Hilfe, auf daß die persische Macht der hellenischen gleich gemacht würde und nicht soviel überlegen sei" (VIII, 13). Dann aber gleicht er diese Verluste durch Zuzug von den Inseln wieder aus, um auf die ursprüngliche Anzahl zurückzukommen. Es braucht nicht ausgeführt zu werden, daß Verluste, wie Verstärkungen gleich unverhältnismäßig und darum ganz unwahrscheinlich sind. — An anderer Stelle (VII, 236) führt er den persischen Admiral Achaemenes an, der die Stärke der eigenen Flotte, die griechische, um 300 Schiffe übertreffen läßt, was auf etwa 600 herauskommen würde. Achaemenes kommandierte das ägyptische Kontingent von 200 Schiffen. Aus Herodot (VII, 97) ist aber zu schließen, daß die drei anderen persischen Geschwader die gleiche Stärke hatten. Das würde für Salamis — unter Abrechnung von 200 detachierten — ebenfalls 600 Schiffe ergeben. — Daß die Perser ein Jahr später bei Mykale nur mit 300 (nach Diodor 400) Schiffen auftraten, wird ebenfalls für 600 bei Salamis ins Feld geführt. — Stenzel und Gavotti kommen auf etwa 1000 persische Schiffe ab. Letzterer einschließlich 200 Schiffe, die er „in der Richtung nach Eleusis zu" detachiert hat. Duncker[10]) rechnet mit 900 gegen 385, Ed. Meyer[11]) dagegen nur mit 400 bis 500 gegen 300 bis 400 Schiffe, Busolt[12]) mit 600 bis 700 persischen Schiffen. Erstere Zahl hält auch Jurien de la Gravière, letztere v. Usslar für wahrscheinlich.

Nach Vorstehendem wird man kaum fehl gehen, wenn man die persische Macht auf 500 bis 600 Schiffe einschätzt, denen 300 bis 400 griechische gegenüberstanden. Selbst wenn die Perser etwas stärker angenommen werden, würde dies, wie sich ergeben wird, ohne wesentlichen Einfluß geblieben sein. Delbrück allein hält die griechischen Seestreitkräfte der persischen für überlegen, bleibt uns indes den Beweis dafür schuldig. Er folgert dies in erster Linie aus dem Verlauf der Schlacht bei Artemisium. Hier hätten sich die Perser den Griechen im offenen Wasser gewachsen gezeigt und im dreitägigen Ringen nicht überwunden werden können. Daraus allein könne schon geschlossen werden, daß die Flotten ziemlich gleich stark gewesen seien.[13]) Dem ist zunächst entgegenzuhalten, daß Stenzel (I, 147, 149) u. a. die beiden Schlachten bei Artemisium nicht in offenem Wasser, sondern an zwei verschiedenen Stellen des Oreos-Kanals, der dort 6000 bzw. 3200 m breit ist, sich abspielen läßt. Die Griechen hätten sich also durch Anlehnung gegen Überflügelung schützen können.

10) Geschichte des Altertums, VII, 284.

11) Geschichte des Altertums, III, 376.

12) Griechische Geschichte, II, 651.

13) Geschichte der Kriegskunst im Rahmen der politischen Geschichte. I. Teil: Das Altertum, S. 81.

Digitized by Google

Es ist ohne weiteres zuzugeben, daß Herodots Bericht über Artemisium, besonders was die Taktik betrifft, alles an Klarheit zu wünschen übrig läßt. Der für die einzelnen Zusammenstöße gewählte Ausdruck „bei Artemisium" berechtigt indessen allein keineswegs zu der Annahme, daß sie am Kap dieses Namens selbst ausgefochten sind. Der Ort des persischen Schiffslagers — Aphetae — liegt schon beträchtlich westlicher und dem Oreos Sund, in dem die Griechen bei Histiaea ihr Schiffslager hatten, genau gegenüber. Dieser Platz war für ein Zusammenwirken von Heer und Flotte vortrefflich gewählt, denn er ist nach Herodot (VII, 175) den Thermopylen so nahe, „daß jede Kunde von einem zum anderen Punkte kommen kann." — Auch dies ist selbstverständlich noch nicht entscheidend für den Ort der Schlacht innerhalb des Oreos Sundes. Hier wäre vielmehr ein Wort über den griechischen Feldzugsplan einzuflechten, der trotz aller Verschiebungen bei der Ausführung und Verdunkelungen in der Berichterstattung mit genügender Klarheit zu rekonstruieren ist.

Wie man auch über Zahlen- und Stärkeverhältnisse urteilen mag: der Schwerpunkt der griechischen Widerstandskraft lag unzweifelhaft in ihrer Seemacht. Hier war die feindliche Übermacht nicht so bedeutend, wie zu Lande, wo den Persern, dem ersten Militärstaat ihrer Zeit auch in bezug auf Ausbildung und Stärke der einzelnen Waffen, vor allem der Reiterei, eine erhebliche Überlegenheit zugesprochen werden muß. Alle diese Faktoren drängten sie demnach darauf hin, die Entscheidung auf dem Lande zu suchen, das Interesse der Griechen verwies sie umgekehrt auf das Meer. Die strategische Offensive zu ergreifen und ihren Feinden in offener Feldschlacht entgegenzutreten ist ihnen in diesem Jahr auch niemals in den Sinn gekommen.[14])

Bekanntlich planten die Griechen ihren ersten Widerstand in Thessalien in einer Verteidigungsstellung bei den Tempepässen. Nachdem dieser Entschluß aufgegeben war, fielen sie auf die Thermopylenstellung zurück. Ob diese auf die Dauer genügende Widerstandskraft bot oder ob sie nur gewählt war, um vor der Aufgabe Athens nochmals zu schlagen, kann außer Betracht bleiben. Zu einem Zusammenwirken von Heer und Flotte bot sie aber große Vorteile. Denn im Euripus konnte der Schwächere die Anlehnung finden, die den Gegner an der Ausnutzung seiner Überlegenheit hindern mußte. Detachierte der Feind um Euboea herum, so wurden die Chancen für die Griechen nur günstiger. Selbstverständlich geschah dies nur aus der Überzeugung heraus, dem geschlagenen Feind den Rückzug zu verlegen oder ihm den Rest zu geben.[15]) Daß ein taktisches Zusammenwirken, ein in den Rückenfallen (das in der Seekriegführung überhaupt nicht annähernd die Bedeutung, wie an Land hat) beabsichtigt gewesen wäre, wie mehrfach angenommen wird, halten wir für ausgeschlossen. Soviel strategische Einsicht, d. h. die Fähigkeit mit der Zeit und Entfernung zu arbeiten, und auch soviel taktisches Verständnis für das Wesen des Seekampfes haben wir den Führern auf persischer Seite schon zuzutrauen.

Waren daher die taktischen Verhältnisse einigermaßen günstig, mußten die Griechen alles daran setzen, die persische Flotte zum Schlagen zu bringen. Letztere wiederum

---

[14]) S. a. W. Meyer a. a. O., S. 379.

[15]) Die meisten Schriftsteller vor allem Busolt, Ed. Meyer, Stenzel, du Sein usw. nehmen nach Herodot die Entsendung von 200 Schiffen um Euboea herum, als sicher, oder wahrscheinlich an. Delbrück und Beloch verweisen sie in das Reich der Fabel.

Digitized by Google

konnte hier nicht gut ausweichen. Denn vermochte sie die Thermopylen auf dem Wasserwege zu umgehen, war die Stellung auch auf dem Lande von den Griechen nicht zu halten. Anderseits hätte Xerxes nach Erstürmung der Pässe keiner schlagkräftigen griechischen Flotte den Aufenthalt im Euripus und damit eine beständige Bedrohung seiner Kommunikationslinien gestatten können. Sie hier anzugreifen, war daher für den Großkönig ebensosehr gegebene Strategie, wie später bei Salamis. Die Ähnlichkeit der ganzen Anlage mit dieser Schlacht ist überhaupt unverkennbar. Denn auch bei einem Vordringen der Perser über den Isthmus in den Peloponnes, den letzten Verteidigungsabschnitt, den die Griechen sich gewählt hatten und darum mit großem Eifer fortifikatorisch zu sichern suchten, durfte Xerxes keine griechische Macht als fleet in being hinter sich lassen.

Erst wenn dieser Grundgedanke festgehalten wird, ist man auch imstande, der unermüdlichen Tätigkeit des Themistokles in den kritischsten Perioden ganz gerecht zu werden. Wieviel oder wenig hierbei auf die von Herodot überlieferten Motive und Reden gegeben wird, ist gleichgültig. Daß die Hellenen z. B. dreimal ihren Entschluß ändern, ist sicherlich recht auffallend. Abgesehen von seiner athenischen Tendenz, kommt hier auch Herodots Kompositionstechnik in Frage, „der sehr häufig eine Handlung auseinanderzerrt und in mehrere Stadien zerlegt, um Parallelhandlungen scheinbar historisch einzuordnen".[16]) Als geschichtlich nicht anzufechtender Niederschlag bleibt aber bestehen, daß Themistokles die größte Schwierigkeit, die persische Flotte zum Schlagen zu bringen, hier wie dort erfolgreich überwunden hat. Hat er somit strategisch seine Aufgabe so meisterhaft gelöst, so ist zu erwarten, daß er ihr auch taktisch gerecht zu werden verstand. Wenn aber für Salamis dieser Beweis zu erbringen ist, o wird ein gleicher Schluß für Artemisium nicht unberechtigt sein.

Wir können unter diesen Gesichtspunkten Delbrücks Gedankengang über den Verlauf und die Gleichheit der Kräfte bei Artemisium nicht folgen. Ebenso ablehnend müssen wir uns seinen Argumenten gegenüber in bezug auf Salamis verhalten, die aus dieser Gleichheit bei Artemisium auf eine Minderheit bei Salamis schließen. Der Umschwung des kriegerischen Geistes und der Siegeszuversicht scheint uns für Griechen und Perser gleich ungenügend begründet zu sein. „Hatte man sich", wird S. 83 ausgeführt[17]), „bei Artemisium schon mit Ehren behauptet, so durfte man einer zweiten Schlacht im saronischen Meerbusen mit guter Zuversicht entgegensehen." Dagegen S. 88: „An Zahl der Schiffe waren die Griechen, wie wir festgestellt haben, bei Salamis den Persern überlegen, wahrscheinlich erheblich überlegen. Sie hatten sich schon bei Artemisium gut behauptet und seitdem sehr große Verstärkungen empfangen und die Perser nicht. Trotzdem waren diese voller Siegeszuversicht!" Und worauf gründete Delbrück diese, woher kommt der plötzliche Umschwung? Auf die Überwältigung der Schar des Leonidas durch eine riesige Übermacht, auf die Räumung von Attika, Erstürmung der kaum verteidigten Akropolis und den Rückzug der Griechen nach den Gefechten bei Artemisium, das aber auch nach Delbrück nicht die Folge eines taktischen Sieges, sondern aus strategischen Gründen notwendig war. Diese Siegeszuversicht geht sogar so weit, daß sich Xerxes trotz seiner erheblichen Minderheit auch

Prof. F. Jacoby in Kiel.

[17]) Geschichte der Kriegskunst, I.

Digitized by Google

nach Delbrück noch zur Entsendung einer Abteilung um Salamis herum entschließt. Sollte sie ihrer Aufgabe gerecht werden, mußte sie eine gewisse Stärke haben. Nehmen wir mit allen anderen Autoren 200 Schiffe an, würden bei Delbrück für Salamis überhaupt keine übrig bleiben, da er an anderer Stelle den Persern nur 200 Schiffe zubilligt.[18])

Wir halten diese Ausführungen für widerspruchsvoll und die Auffassung einer persischen Minderheit für nicht hinreichend begründet. Sie befindet sich im schärfsten Gegensatz zu jeder älteren Überlieferung und ist auch von keinem neueren Historiker angenommen. Selbstverständlich würde auch der Grundcharakter der Schlacht verwischt werden, wenn wir annähmen, daß nicht die Griechen, sondern die Perser gegen eine erhebliche Übermacht gefochten hätten.

Noch größere Schwierigkeiten bietet es naturgemäß, sich über den militärischen Geist sowie die seemännische Ausbildung der beiden Gegner ein Urteil zu bilden. Ein grundsätzlicher Unterschied bestand zunächst darin, daß die persische Flotte nicht einheitlich, auch nicht von Persern und Medern selbst, sondern von den von ihnen unterworfenen Völkerschaften — Phönikern, Ägyptern, Kilikiern, kleinasiatischen Griechen — besetzt war. Auf der anderen Seite wird die nautische Überlegenheit der Phöniker, der Lehrmeister der Griechen, allseitig anerkannt.[19]) Unter ihnen waren wieder die Sidonier die besten Seeleute.[20]) Nur die Ägypter werden von einigen Autoren als seemännisch nicht auf der Höhe stehend bezeichnet. In der ersten Schlacht bei Artemisium haben sie sich trotzdem „am preiswürdigsten" gehalten.[21]) Die kleinasiatischen Griechen waren ihren Stammesgenossen seemännisch und militärisch mindestens gewachsen, galten aber ebenfalls als nicht sehr zuverlässig.

Demgegenüber war die Bemannung der griechischen Flotte aus einem Guß. Den Kern bildeten etwa 200 athenische Trieren. „Die eigene Marine der Lakedämonier war dagegen stets unbedeutend, so stellten sie bei Artemisium nur 10, bei Salamis 16 Schiffe."[22]) — Es muß indes daran erinnert werden, daß die ersten 100 Trieren in Athen erst 2 Jahre vor Salamis beschafft waren, und wir stützen uns auf das Zeugnis von Thukydides (I, 13), daß „erst kurz vor den Perserkriegen die Tyrannen aus Sizilien und die aus Korkyra Trieren in größerer Zahl gehabt hätten, denn die Aegineten und Athener besaßen nur kleine Flotten, welche nahezu großenteils aus Fünfzigruderern bestanden". Wir heben dies ausdrücklich hervor, weil Stenzel[23]) von dem Gebrauch des Spornes durch die Athener sagt, „daß er hier zum ersten Male planmäßig zur Verwendung kam, wobei ihnen die Schnelligkeit und Beweglichkeit ihrer Schiffe . . . zugute kam". — Eine planmäßige Einübung setzt aber ständige Übungsflotten voraus, die die Athener zunächst mit 40, dann 60 Trieren erst gegen 442 v. Chr.

[18]) Die Perserkriege und die Burgunderkriege, S. 17.

[19]) „Bei der nautischen Überlegenheit der Phöniker", urteilt Ed. Meyer (S. 388) sehr zutreffend, „war ein Angriff der Griechen auf offener See nicht zu fürchten."

[20]) Herodot, VII, 96.

[21]) Herodot, VIII, 17. Vielleicht läßt sich diese Differenz der Ansichten mit der Bemerkung Ad. Schoells zu Herodot, VIII, 68 erklären, „daß die Ägypter immer schwierige und widerwillige Untertanen gewesen wären".

[22]) Busolt: Griechische Altertümer, S. 122.

[23]) A. a. O., S. 159.

Digitized by Google

einführten. Gerade bei diesem Manöver, das die Athener bei Rhium (428 v. Chr.) mit so hervorragendem Geschick anwendeten, sind große Übung und geschulter seemännischer Blick Voraussetzung. Beides müssen wir in dieser Periode mindestens ebensosehr den Phönikern und kleinasiatischen Griechen wie den Athenern zusprechen.[24]) Nach Herodot, VIII, 60 waren die athenischen Trieren auch schwerer als die phönizischen.

Das führt uns auf das Material, und hier führen wir abermals zunächst wieder Stenzel[25]) an. „Im Ferngefecht waren die Phöniker im Vorteil, weil ihre Schiffe hochbordiger waren und sie von der hohen Back und Schanze aus die Decks der niedrigen griechischen Schiffe wirksam beschießen konnten; beim Handgemenge anderseits waren die persischen Soldaten den gepanzerten griechischen Hopliten nicht gewachsen."

Der letztere Satz leitet uns um so mehr zu einer Abwägung der Waffenwirkung über, als er sich fast wörtlich bei verschiedenen Historikern und Seeoffizieren wiederholt. So sagt auch Busolt[26]): „Mit ihren für den Fernkampf berechneten leichten Schutzwaffen, ihren kurzen Spießen oder Säbeln und Dolchen, welche die Perser neben dem Bogen führten, konnten sie den langen Lanzen der ganz in Erz gepanzerten Griechen nicht widerstehen."

In ähnlichem Sinne spricht sich Jurien de la Gravière aus: „La lance de Salamine aura raison de la flèche, comme à Lépante l'arquebuse espagnole. Rien ne prévaut contre la supériorité bien établie de l'armement."[27]) Auch Gavotti[28]) und Delbrück[29]) stellen in diesem Sinne „die Lanze" (bzw. den Spieß) der Griechen dem persischen Bogen gegenüber. — Wie bei Marathon und Plataeae soll augenscheinlich auch bei Salamis der griechische Hoplit — wie später die thebanische und makedonische Phalanx — durch Bewaffnung und Ausbildung den Ausschlag gegeben haben. — Diese Übereinstimmung der Ansichten veranlaßt uns zu untersuchen, ob sich die persischen Schiffsbesatzungen wirklich so allgemein und grundsätzlich in der Bewaffnung von den griechischen unterschieden haben. Sodann, ob der griechische Hoplit diejenigen Verhältnisse an Bord vorfand, die es ihm ermöglichten, seine unzweifelhafte Überlegenheit ebenso wie an Land geltend zu machen.

---

24) So auch Delbrück a. a. O., S. 83. Die Hauptmasse der persischen Schiffe bestand aus Phönikern und ionischen Griechen, beides vortreffliche Seeleute, die die Schiffe, die sie bauten, auch zu regieren wußten. Die Besatzung bestand vermutlich aus lauter Berufsseeleuten, während die griechischen Schiffe zum Teil zwar mit vortrefflichen Seeleuten, zum Teil aber auch mit nautisch nur wenig erfahrenen Bürgern besetzt gewesen sein müssen.

25) A. a. O., S. 159.

26) A. a. O., II, S. 591. Diese Auslassung gilt allerdings für Marathon, das aber nur 10 Jahre vor Salamis lag.

27) A. a. O., S. 49. Beiläufig bemerkt, möchten wir das letztere auch nicht in dieser allgemeinen Fassung zugeben. So sehr 1866 das Zündnadelgewehr zu unseren Erfolgen beigetragen hat, so wenig hat das bessere französische sie 1870 aufhalten können. Daß aber der Chassepot schon seit 1867 (nach Mentana) bien établi wurde — wenn auch wohl die Schießfertigkeit des einzelnen Mannes nicht unseren höheren Anforderungen entsprach —, beweisen im Kriege 1870 unsere großen Verluste. — Im ganzen macht sich gerade heute eine Überschätzung der Waffen bemerkbar. Vielfach wird es schon als ein entscheidender Nachteil angesehen, wenn nicht sofort und allgemein eingeführt wird, was jeweilig technisch am vollkommsten erscheint. Vollkommenste taktische Verwertung und Beherrschung der Waffen scheint uns sehr viel wichtiger zu sein.

28) A. a. O., S. 24.

29) A. a. O., S. 152.

Digitized by Google

Über die Ausrüstung der einzelnen Kontingente der persischen Flotte sind wir durch Herodot (VII, 89 bis 96), der hier volle Glaubwürdigkeit beanspruchen darf, eingehend unterrichtet. Ohne auf die gegebenen Zahlen besonderes Gewicht zu legen, sind sie in der Anmerkung[30]) mitgegeben, da sie als Verhältniszahlen immerhin ihren Wert behalten. Aus diesen Angaben geht hervor, daß fast die Hälfte der persischen Besatzungen ebenso wie die Griechen bewaffnet war. „Als Bemannung", fügt Herodot (VIII, 96) hinzu, „waren auf allen Schiffen Perser, Meder und Saken." Und Duncker gibt folgende Einzelheiten: „Die Schiffe der Phöniker und Jonier manövrierten besser als die der Hellenen, jedes persische Schiff war von wenigstens 30 auserlesenen Seesoldaten, sämtlich Schützen, besetzt. Dagegen waren die attischen Schiffe nur schwach mit Kämpfern bemannt. Eine Anzahl Hopliten war auf Salamis zurückgeblieben. So waren nur 14 Hopliten und 4 Bogenschützen auf den attischen Schiffen."[31])

Die unten gegebenen Daten werden genügen, darzutun, daß die Seekämpfe sich auch dadurch grundsätzlich von den Landschlachten unterschieden haben, daß hier nicht überwiegend Perser und Meder gegen Griechen standen. Erstere waren keine Seefahrer, wohl aber erfahrene und gut ausgebildete Berufssoldaten. Außer den Ägyptern, die indes, wie wir später sehen werden, bei Salamis aller Wahrscheinlichkeit nach nicht mitfochten, stellten die seekundigen Phöniker den stärksten Prozentsatz. Fast die Hälfte der Flotte bestand aus kleinasiatischen Griechen, die sich in Bewaffnung und Kampfesweise kaum von ihren Stammesgenossen unterschieden haben werden. Ein kleiner Einschlag von guten persischen Bogenschützen konnte zudem u. a. recht nütz-

---

[30]) Herodot, VII, 89 ff. Die Dreiruderer aber waren an der Zahl 1207 und es stellten sie folgende:

	Zahl:		Ausrüstung:
Phöniker und Syrer . .	300	Schiffe,	Linnenpanzer, Schilde, Wurfspieße.
Ägypter	200	=	Lanzen, große Haken für den Seekampf, Schwerter, Panzer.
Kylikier	100	=	2 Wurfspieße, 1 Schwert wie die Ägypter.
Lyker	50	=	Panzer mit Beinschienen, Bogen, Pfeil, Wurfspieß, Dolche, Sicheln.
Zusammen	650	Schiffe,	die den nicht griechischen Teil der persischen Armada bildeten.
Kyprier	150	Schiffe,	Leibröcke und das übrige wie die Hellenen.
Pamphylier	30	=	Gerüstet in hellenischen Waffen.
Asiatische Dorier	30	=	Hellenische Waffen, wie herkömmlich waren im Peloponnes.
Karier	70	=	Ganz nach hellenischer Art, nur daß sie Sicheln und Dolche hatten.
Jonier	100	=	Hellenisch gerüstet.
Volk von den Inseln (Jonier)	17	=	Hellenisch bewaffnet.
Aeolier	60	=	Hellenisch gerüstet.
Die aus Pontos (Jonier und Dorier)	100	=	Hellenisch gerüstet.
Zusammen	557	Schiffe	kleinasiatischer Griechen mit durchweg hellenischen Waffen.

[31]) A. a. O., VII, 27. Die gleiche Zahl gibt Stenzel (I, S. 155). Beide fußen wohl auf Plutarch, der Themistokles 14 dieselben Zahlen bringt.

Digitized by Google

lich sein. Bei Sluys (1340) haben die vortrefflichen englischen archers die Seeschlacht für Eduard III. entscheiden helfen.

Wir kommen hierauf noch zurück, zunächst aber zur zweiten Frage: Ist anzunehmen, daß der griechische Hoplit, selbst wenn er stärker als hier vertreten war, durch seine Bewaffnung und Fechtweise ebenso ausschlaggebend wurde, wie er es an Land war? Es ist nur natürlich, daß unwillkürlich unserem geistigen Auge jene tiefe und wuchtige Angriffskolonne vorschwebt, mit der Epaminondas seine Siege erfocht und die von Philipp und Alexander zur höchsten Vollendung gebracht wurde: „Jene undurchdringliche, unnahbare Lanzenhecke, welche die festgeschlossene Phalanx dem Feinde entgegenhielt, deren Druck, wenn sie fest zusammenbleibend gleichmäßig vorrückte, ein unwiderstehlicher war" . . . „deren Waffen die 14 Fuß langen Sarisse, Schild, kurzes Schwert, vielleicht noch Helm, Panzer und Beinschienen."[32]) . . . Da müssen wir zunächst feststellen, daß 480 v. Chr. die Verhältnisse wesentlich anders lagen, als 100 bis 150 Jahre später. „Von einer Gleichförmigkeit der Waffen," sagt der in der Anmerkung genannte Verfasser (S. 24), „war bei den meisten Bürgeraufgeboten nicht die Rede, die attischen Vasen des 5. Jahrhunderts geben uns eine gute Anschauung von der Buntscheckigkeit der Waffen, mit denen die Einzelnen sich selbst ausrüsteten." — Sollten wir aber mit Busolt geneigt sein, den Schutzwaffen der Griechen ein besonderes Gewicht beizulegen, so lesen wir (S. 21), „daß ein Metallschild, ein Bronze- oder Lederpanzer einem Pfeile nicht widerstand, daß ein Schwerthieb einen Metallschild zerschmetterte, das Geschoß einer Schleuder jede Schutzwaffe durchschlug". — Nehmen wir indes selbst an, daß der Hoplit nach Bewaffnung und Ausbildung für den Kampf besser ausgerüstet gewesen sei, muß doch gefragt werden: waren seine schweren Schutz- und Trutzwaffen auch für den Nahkampf an Bord besonders geeignet? Und da antwortet uns H. Droysen (S. 39): „Der Hoplit, der den metergroßen, fast mannshohen, viereckigen Schild führt, der die Lanze zum Stoß oder Wurf in ihrer Mitte gefaßt hält, braucht neben und hinter sich einen beträchtlichen freien Raum. In der Gefechtsformation der hellenischen Phalanx wird auf den Mann 3 Fuß, vom Hintermann an 2 Fuß gerechnet." — Im Schiffsgemenge, vor allem bei Enterungen, werden Gewandtheit und Beweglichkeit sehr wichtige Vorbedingungen für den Erfolg gewesen sein. Ob indes der schwergerüstete Hoplit für den Nahkampf auf dem übermäßig vollen Deck der Triere besonders geeignet war, darf bezweifelt werden. Wenigstens solange man ihm nicht, wie später dem römischen Legionär, durch Enterbrücken die erforderliche Bewegungsfreiheit und Annäherung an Landverhältnisse gab. Auch ist zu bedenken, daß es nur bei Enterungen zum Nahkampfe kam, das Ferngefecht aber als Einleitung und beim Passieren eine bedeutende Rolle spielen mußte. Hiervon gibt uns Herodot selbst in seiner anschaulichen Weise das lehrreichste Beispiel.[33])

---

[32]) H. Droysen: Heerwesen und Kriegführung der Griechen, S. 171 und 173.

[33]) Herodot, VIII, 90 (übersetzt von Ad. Schoell): „Während sie noch so redeten, stieß ein samothrakisches Schiff auf ein attisches. Das attische sank in den Grund; es schoß aber ein aeginetisches nach und bohrte das Schiff der Samothraker in den Grund. Die Samothraker aber, als Speerschleuderer wie sie sind, warfen die Mannen von dem Schiffe, das sie gebohrt hatten, hinunter und nahmen es für sich." — Also ganz wie später in den Zeiten der Segelschiffskämpfe, wo oft eine Salve aus dem Kleingewehr das Deck reinfegte und die Enterung wirksamst vorbereitete, bedienten sich hier die Samothraker ihrer Wurfspieße mit ähnlichem Erfolge.

Digitized by Google

Diese kurzen Auszüge werden genügen, unseren Zweifel an der Richtigkeit der oben angeführten Zitate zu rechtfertigen. Wir halten uns hiernach zu dem Schlusse berechtigt, daß bei Salamis auf keiner Seite die Angriffs- oder Verteidigungswaffen so überlegen waren, daß sie den Ausschlag geben oder auch nur das Resultat der Schlacht wesentlich beeinflussen konnten.

II.

Aus dem Text der Hauptquellen sei zunächst ein kurzer Auszug aus den „Persern" des Aeschylus gegeben.[34]) Er legt den Bericht über die Vorgänge bei Salamis einem Boten in den Mund, der ihn der Mutter des Xerxes überbringt. Im 353. und den folgenden Versen wird der Großkönig durch den Sklaven des Themistokles von der angeblich beabsichtigten Flucht der bei Salamis lagernden Griechen in Kenntnis gesetzt. Um sie zu verhindern, erläßt der persische Feldherr die folgenden Befehle:

Vers 364 bis 368:

Sobald der Sonne heißer Strahl gewichen sei
Und dämmernde Nacht sich breite durch des Äthers Hain,
So solle dreifach reihen sich der Flotte Knäul
Und jeden Ausgang hüten, jeden Wogenpfad,
Ein Teil um Aja's Insel rings im Kreis gestellt.[35]) — — — —

Nach Einbruch der Dunkelheit werden die Befehle ausgeführt:

Vers 382, 383:

Und auf Befehl der Häupter schwamm die ganze Nacht
Die ganze Flotte kreuzend durch das Wogenfeld — — — —

Die gleichzeitig angeordnete Besetzung Psyttaleias durch ein auserlesenes persisches Korps mit der Aufgabe:

Vers 454, 455:

Als leichten Fang die flüchtigen Feinde niederhau'n,
Die Unseren aber retten aus dem Wogenkampf — — — —

sowie die am nächsten Abend erfolgte Wiedereroberung der Insel und Vernichtung des persischen Korps wird viel später in den Versen 441 bis 464 zusammengefaßt. Vorher wird erst die Enttäuschung, dann der Schreck der Perser geschildert, als am anderen Morgen ihnen die Griechen entgegenkamen:

Vers 384 bis 392:

Schon schwand die Nacht, doch nirgends ließ das Griechenheer
Sich blicken, nirgends dacht' es an geheime Flucht.
Indessen, als mit weißem Roßgespann der Tag
Den ganzen Erdraum strahlenhell erleuchtete,
So scholl von Hellas fernem Heer frohlockender
Gesang wie Sturmestosen, und das Echo trug

---

[34]) In der Übersetzung von J. Minckwitz. Bei den wichtigsten Stellen bringen wir noch die von J. J. C. Donner.

[35]) Nach Donner, V. 348 bis 350:

Dann soll ein Schiffsgeschwader in drei Ordnungen
Ausgang und Pfade hüten, die das Meer durchzieh'n
Und and're rings um Aja's Inselland sich reih'n.

Digitized by Google

Vom Felseneiland tausendstimmigen Jubelhall
Zurück. Getäuscht in seinem Wahn, erzitterte
Das ganze Heer der Perser. — — — —

Dann wird der griechische Anmarsch in den folgenden Versen uns sehr plastisch vor Augen geführt:

Vers 395 bis 401:

Durchs ganze Heer flammte drauf der Tuba Schall,
Flugs hieb das tosende Ruder bänkeweisen Schlags
Die brüllende Salzflut nach dem Takt der Lenkenden;
Da stand die ganze Flotte klar vor uns im Nu,[36])
Der rechte Flügel, wohl geordnet, bildete
Das Vordertreffen. Hinter ihm aufrückend
Der ganze Heereszug. — — — —

Der Kampf wurde durch ein griechisches Schiff, das ein phönizisches achtern rammte, begonnen. Anfänglich widerstand der „Strom" der persischen Streitmacht mit großer Tapferkeit, später:

V. 413, 414:

Doch als der Schiffe große Zahl im engen Raum
Geworfen war, fiel wechselseit'ge Hilfe weg.[37]) — — — —

kamen die Perser in Unordnung und zogen sich zurück. Das Gemetzel, dem erst die Nacht ein Ende machte, wird in den Schlußversen (413 bis 433) mit großer poetischer Kraft besungen, ohne uns indes charakteristische taktische Einzelheiten zu geben.

Bei Herodot müssen wir etwas weiter zurückgreifen, da vor allem Themistokles' Rede im Kriegsrat, in der er sich zu dem nominellen Oberbefehlshaber Eurybiades gegen den Rückzug aussprach, die folgenden bemerkenswerten Sätze enthält (VIII, 60): „Schlägst Du Dich am Isthmus (d. h. von Korinth), so wirst Du in einem breiten Meere fechten, wo es am wenigsten für uns vorteilhaft ist, da unsere Schiffe schwerer und geringer an Zahl sind . . . Erstlich, so wir in der Enge schlagen mit wenigen Schiffen gegen viele, werden wir, wo anders der Kampf nach billiger Erwartung ausfällt, bei weitem obsiegen. Denn in der Enge fechten, das taugt für uns, im weiten Raum aber für jene."

So wenig wir geneigt sind, diesen Bericht über die langwierigen Verhandlungen und Reden für authentisch zu halten, und soviel wir auch bei der unverkennbaren Parteinahme Herodots für Themistokles in Abzug bringen: in den Hauptzügen verdient seine Überlieferung volles Vertrauen. Gegen die persönlichen Einzelheiten wird man mißtrauisch sein können, an dem Faktum selbst, daß die Griechen bei rich-

[36]) Donner, V. 375, 377:

Erhoben Hellas Söhne stolzen Schlachtgesang
— — — — — — — — — — — —
Und alles dort entflammte Kriegsdrommetenschall

379, 380: — — — — — — — — — — — —

Seerudrer gleichgemess'ner Schwung dem Takte nach,
Da tauchten alle plötzlich auf vor unserem Blick.

[37]) Donner:

Doch als im engen Raum dicht der Kiele Schwarm
Sich drängte, keiner keinem mehr zu Hilfe war. — — — —

Digitized by Google

tiger taktischer Auffassung ihrer Lage so argumentiert haben und argumentieren mußten, wie es der herodotische Themistokles tut, ist kein Zweifel berechtigt. —

Einzelheiten aus dem persischen Kriegsrat finden wir in VIII, 67 bis 69, in dem beschlossen wurde, den Griechen eine Seeschlacht zu liefern. Auch hier enthalten wir uns jedes Eingehens auf das von Herodot gegebene reiche Beiwerk und wiederholen nur, daß Xerxes unmöglich mit einer intakten griechischen Flotte im Rücken in den Peloponnes vordringen konnte. Der Entschluß, mit der Flotte zu schlagen, entsprach daher um so mehr der strategischen Lage, als sich in derselben Nacht (nach VIII, 70) auch das Landheer gegen den Peloponnes in Bewegung setzte.

„Also gaben sie die Weisung zum Auslaufen," heißt es dann im Kap. 70, „und führten die Schiffe gegen Salamis und stellten sich in Ruhe der Reihe nach auf. Diesmal reichte ihnen der Tag nicht hin, eine Schlacht zu liefern, denn die Nacht brach ein und so rüsteten sie sich für den folgenden." —

Kap. 71 bis 76 werden die Bewegungen der beiderseitigen Landheere, die wieder ausbrechende Uneinigkeit der griechischen Führer und die Botschaft des Themistokles, daß die Griechen entweichen wollten, gegeben. Ob das letztere, wie der athenisch gesinnte Herodot will, heimlich geschah, oder wie nach Aeschylus' Darstellung wenigstens denkbar ist, im Einvernehmen mit den übrigen griechischen Führern, ist für unsere Zwecke ohne Belang. Jedenfalls hatte es die Wirkung, die uns das folgende Kap. 76 bringt. „Sie (die Perser) aber fanden seine Botschaft glaubhaft und setzten einerseits auf das Inselchen Psyttaleia, das zwischen Salamis und dem Festlande liegt, viele Perser ans Land; sodann, als es Mitternacht war, liefen sie mit dem westlichen Flügel in einen Kreis gegen Salamis vor und die Abteilung auf der Seite von Keos und Kynosura lief auch vor und nahm den ganzen Sund bis Munychia mit ihren Schiffen ein. Sie aber fuhren deshalb aus, damit die Hellenen nicht fliehen könnten, sondern abgeschnitten von Salamis, für die Taten von Artemisium Buße täten. Auf jenes Inselchen Psyttaleia aber setzten sie deshalb Perser ans Land, um, wenn es zur Seeschlacht käme, die dann hier vornehmlich die Schiffstrümmer und Menschen ans Ufer treiben mußte, (denn die Insel lag gerade im Fahrwasser, wo die Seeschlacht angehen sollte), die einen zu retten und die anderen zu töten. Und sie taten dies in der Stille, damit es die Gegner nicht erfuhren. Diese Vorkehrungen also trafen sie des Nachts, ohne sich zur Ruhe zu legen." —

Kap. 77 schiebt Herodot in der Form eines Exkurses das Bakisorakel ein, nach dem der Tag der Befreiung von Hellas erst anbrechen würde, wenn die Perser den Strand der heiligen Artemis (d. h. Attika) bis Kynosura (auf Salamis) mit ihren Schiffen überbrücken würden. — Die wieder ausbrechende Uneinigkeit der griechischen Führer wird in den folgenden Kapiteln abgehandelt, der nicht einmal die Ankunft des Aristides und seine Meldung, daß sie ringsum von Feinden umgeben seien, ein Ende machte (VIII. 81). Erst ein tenischer Dreiruderer, der zu seinen Landsleuten überging, brachte ihnen volle Gewißheit und auch den Entschluß, den Kampf aufzunehmen, zur Reife.

Die athenische Tendenz, das Bestreben, alles Verdienst dem Themistokles zuzuschreiben, liegt so klar auf der Hand, daß es kaum besonderer Hervorhebung

Digitized by Google

bedarf. Die Annahme ist daher kaum von der Hand zu weisen, daß die Situation im ganzen, wie die Gegner Athens im einzelnen, eine sehr einseitige, wenig günstige Beleuchtung erfahren haben. Aus welchen Motiven und auf wessen Veranlassung indessen die Griechen in den Kampf zogen, bleibt hiervon unberührt.[38])

Die Vorbereitungen zum Auslaufen, dieses selbst und der Beginn der Schlacht füllen die nächsten Kapitel aus. „Nun, da den Hellenen die Aussagen der Tenier glaubhaft waren," heißt es im Kap. 83, „machten sie sich fertig zur Seeschlacht. Der Morgen brach an, da ließen sie sich die Schiffsmannen sammeln und hielt vor allem Themistokles eine schöne Rede. . . . . Am Schluß seiner Rede hieß er sie zu Schiffe steigen. Sie stiegen dann zu Schiffe, da kam gerade der Dreiruderer aus Aegina, der nach den Aeakiden ausgewesen war. Nun führten die Hellenen ihre Schiffe in See." Und Kap. 84: „Wie sie aber in See stachen, fielen schon die Barbaren auf sie. Da gingen die Hellenen alle über Steuer und hielten ihre Schiffe an, nur Ameinias von Pallene, ein Athener, lief heraus und stieß auf ein Schiff. Und da das Schiff sich verfing und sie nicht auseinander konnten, da kamen nun auch die übrigen dem Ameinias zum Beistand ins Gemenge. . . ."

VIII. 85 wird die gegenseitige Aufstellung beim Beginn der Schlacht mit den wenigen inhaltsreichen und viel angefochtenen Sätzen gezeichnet: „Den Athenern gegenüber standen nun die Phoeniker, — denn diese hatten den Flügel gen Eleusis und Abend hin — gegen die Lakedämonier aber die Jonier, — denn diese hatten die Seite gegen Osten und dem Piraeus hin." Im nächsten Kapitel wird dann versichert, „daß die Hellenen ordentlich in Reihen kämpften, die Barbaren aber nicht mehr geordnet standen und überhaupt nichts mit Bedacht taten. . . ."

Die vielfachen Einzelkämpfe, die jetzt folgen, können übergangen werden, da sie für die Gesamtauffassung bedeutungslos sind, im übrigen auch ganz auf populärer Tradition beruhen, die von partikularistischen und persönlichen Erinnerungen oder Aussprüchen gefärbt ist. — Nach der Erwähnung der Eroberung Psyttaleias durch Aristides wird Kap. 96 die Summe aus den Kämpfen mit folgenden Worten gezogen: „Wie nun die Seeschlacht aus war, zogen erst die Hellenen, was sich da an Schiffstrümmern vorfand, nach Salamis hinein und waren dann bereit zu einer neuen Seeschlacht, in der Erwartung, der König werde noch seine übrigen Schiffe brauchen." —

Ein Vergleich und eine Ergänzung der beiden Texte kann erst mit dem Erscheinen des Boten des Themistokles einsetzen. Von dem Auslaufen der persischen Flotte am Tage vor der Schlacht (Herodot VIII, 70) und daß sie sich in Ruhe (vor Phaleron) ordnete,[39]) berichtet der Dichter nichts. Er läßt sie in oder vor

---

[38]) Im Lichte der späteren Entwicklung wird man die Situation am Vorabend der Schlacht am besten in die Worte Ed. Meyers zusammenfassen, der sie n. u. A. einwandfrei folgendermaßen präzisiert (a. a. O. S. 387): „Ernst wird die Stimmung der Griechen gewesen sein, aber keineswegs niedergeschlagen oder verzweifelt; mit einem Heer, das fliehen will, wird kein entscheidender Sieg erfochten. In Wirklichkeit war die Hauptschwierigkeit des Themistokles nicht die Griechen zum Bleiben, sondern die Perser zum Schlagen zu bringen. Das hebt Aeschylus scharf hervor, während er vom Kleinmut der Griechen nichts weiß."

[39]) „Was den Wortlaut von 70, 1 anbetrifft, so fällt die Abundanz des Ausdruckes der beiden nebeneinanderstehenden *παρεκρίθησαν διαταχθέντες* auf, die bedeuten: „Zur Schlacht

Digitized by Google

dem Hafen ruhen, die Besatzungen sich durch eine Mahlzeit stärken und erst abends ihre Plätze an Bord wieder einnehmen. — Es muß indes versucht werden, festzustellen, ob Aeschylus der Erzählung Herodots von dem Auslaufen der Perser widerspricht, oder sie unwahrscheinlich erscheinen läßt. Dies scheint nicht der Fall zu sein. Die Mehrzahl der in Phaleron befindlichen persischen Schiffe hat man sich nach dem damaligen Gebrauch aufgeschleppt zu denken. Sowohl weil sie so am besten lagen, als auch weil sich für die sehr stark belegten Schiffe die Verpflegung so am einfachsten gestaltete. Die Verse[40]) 375, 376 daß nach Fertigstellung des Mahls „der Schifferknecht das Ruder über den Riemenpflock hing" — lassen darauf schließen, daß sich mindestens ein Teil der Flotte in Bewegung befand, also den Hafen verlassen hatte. (Nach Duncker a. a. O. S. 280 wäre nur der rechte Flügel — die Phoeniker — auf der Reede zu Anker gegangen.) Die folgenden (Verse 377, 378) daß sie wieder an Bord gingen, können dahin ausgelegt werden, daß die Ruderknechte ihre Plätze wieder einnahmen, oder die, welche der Küste am nächsten waren, für die Mahlzeit wieder an Land gegangen waren. — Es läßt sich daher nur mit einiger Sicherheit schließen, daß auch nach Aeschylus sich die persische Flotte ganz oder zum Teil, am Tage vor der Schlacht bereits in Bewegung gesetzt hatte. Nicht aber zu welcher Zeit und mit welchen Zielen.

Für die drei verschiedenen Operationen der Perser in der Nacht bzw. um Mitternacht — dies sei besonders betont — läßt sich dagegen nach unserer Überzeugung eine vollständige Übereinstimmung beider Autoren erzielen. Ganz außer Frage ist es bei der ersten Besetzung Psyttaleias der Fall, das sich beide, im Mittelpunkt der kommenden Ereignisse liegend, denken. Der zweite Auftrag: Ein Teil um Ajas Insel rings im Kreis gestellt, bei Aeschylus, läßt sich wohl auch nur dahin auslegen, daß ein Geschwader zur Sperrung des einzigen, auf der Westseite von Salamis, bei Trupika befindlichen Ausganges entsendet wurde. Über die entsprechende Stelle bei Herodot gehen indes die Ansichten weit auseinander. Wir glauben indessen nachweisen zu können, daß sein „Verlaufen des westlichen Flügels in einen Kreis gegen Salamis" das gleiche wie bei Aeschylus bedeuten muß. Und zwar weil ebensosehr die Textauslegung, wie militärische und topographische Rücksichten, schließlich auch noch das Zeugnis anderer älterer Autoren dafür sprechen.[41])

---

aufstellen" und zwar so, *διά* „daß jeder einen bestimmten Platz hat" und „nebeneinander ordnen" (*παράτι*) das eine Ortsangabe erfordert, die hier auch vorhanden ist — *ἐπὶ τὴν Σαλαμῖνα.*" Prof. F. Jacoby in Kiel.

[40]) Aeschylus, Perser V. 375 bis 378:

Flugs ward das Mahl gerüstet und der Schifferknecht
Hing schnell das leichte Ruder um den Riemenpflock,
Doch als der Sonne Strahl erloschen war
Und Nacht hereinbrach, stieg zu Schiff ein Jeglicher. . . .

[41]) Über diese in erster Linie nach sprachlichen Gesichtspunkten zu entscheidende Frage hat sich Prof. F. Jacoby in Kiel wie folgt geäußert. „Der Satz *ἀνῆγον μὲν τὸ ἀπ' ἑσπέρης κέρας κυκλούμενοι πρὸς τὴν Σαλαμῖνα* hat deshalb soviel Schwierigkeiten gemacht, weil er eine echt griechische Breviloquenz enthält. Kein Zweifel ist an *ἀνῆγον τὸ ἀπ' ἑσπέρης κέρας;* — d. h. sie fuhren mit ihren Westflügel ab. Dazu treten nun zwei nähere Bestimmungen: a) Die Angabe der Fahrtrichtung *πρὸς τὴν Σαλαμῖνα* = in der Richtung auf Salamis, zu b) der Zweck oder viel-

Digitized by Google

So hat es auch Ephoros verstanden, denn bei Diodor XI, 17 heißt es (wobei eine Einzelheit über das umkreisende Geschwader gegeben wird, deren Richtigkeit wir nicht prüfen können): „Daß die ägyptische Seestreitmacht mit dem Befehle entsandt wäre, die Ausfahrt zwischen Salamis und Megara zu sperren." Auch Plutarch spricht in seinem „Leben des Themistokles" (12) „von 200 Schiffen, die sofort aufbrachen und die ganze Durchfahrt im Kreise umgeben sollten, um die Inseln gleichsam durch einen Gürtel zu verbinden, damit keiner von den Feinden entfliehe." — Er spricht nicht besonders von den Ägyptern, wir wissen aber aus Herodot VII, 89 daß dieses Kontingent 200 Schiffe stark war. Endlich wird es noch von Aristides dem Themistokles gegenüber bestätigt (VIII, 79): „Ich sage Dir als Augenzeuge . . . wir sind von Feinden umgeben ringsum." —

Ziemliche Schwierigkeiten bietet es dann, die Übereinstimmung der beiden Texte bei dem dritten, dem Sperrbefehle, zu zeigen. Der Dichter gibt uns nur allgemein, was gesperrt werden soll, genauer aber die Streitmittel hierfür an. Herodot hält sich bei diesen ganz allgemein: „Die Abteilung," bezeichnet aber genau den Ort ihrer Aufstellung. Daß Aeschylus mit „allen Ausgängen und Wagenpfaden" ebenso wie Herodot die Pässe bei Kynosura und Keos, also die Südausgänge des salaminischen Sundes meint, wird wenigstens von einer Mehrheit anerkannt. Nur gehen die Meinungen auseinander, was man sich unter den drei „Linien oder Ordnungen" des Aeschylus, — bei Herodot aber, wie man sich ihre Bewegungen zu denken habe.

Zunächst ist zu prüfen, was der Dichter hier mit στοῖχος (ursprünglich Rotte, — vom Treten des Hintermannes in die Fußtapfen des Vordermannes, — oder Linie, — von den Nebenmännern —; bei Thukydides und Xenophon auch Schlachtlinie) hat sagen wollen. Nach Herodot VII, 97 war die griechische Flotte in vier Geschwader eingeteilt (I Jonier und Karier, II Ägypter, III und IV „das andere

---

mehr die Art der Bewegung, denn es steht das Participium praes. da — κυκλούμενοι. Soweit ist alles klar. Die Schwierigkeit liegt nur darin, daß zu κυκλούμ'ενοι das Objekt fehlt. Das ist aber nur scheinbar, denn dieses Objekt ist ohne weiteres aus πρὸς τὴν Σαλαμῖνα zu entnehmen (wo weder περὶ geschrieben, noch πρὸς gestrichen werden darf). Es sind also zwei Sätze zusammengezogen: 1. ἀνῆγον πρὸς τὴν Σαλαμῖνα; 2. ἐκυκλοῦντο τὴν Σαλαμῖνα, in der Weise, daß das Verbum des ersten Satzes Hauptverbum bleibt. (Mit Recht, denn das ἀνῆγον ist primär. Auch erfordert die Parallelität mit den Angaben über die anderen Flottenabteilungen diese Formulierung, während das Verbum des zweiten Satzes partizipiell beigeordnet wird). Dabei wird das Objekt τὴν Σαλαμῖνα, als in dem entfernteren Objekt des ersten Satzes schon enthalten, unterdrückt. Allein möglich ist daher die Übersetzung: „Sie fuhren mit ihrem Westflügel in der Richtung auf Salamis ab, dieses umkreisend," also ganz wie in Aeschylus Persern 368: ἄλλας δὲ κυκλῳ νῆσον Αἴαντος πέσῃς." —

Auch Milchhoefer hat in seinem „Erläuternder Text zu den von E. Curtius und J. A. Kaupert herausgegebenen Karten von Attika" (S. 33) nachgewiesen, „daß der in Rede stehende vielfach mißverstandene Satz eine Umkreisung der Insel bedeuten könne," und kommt nach sehr eingehenden Untersuchungen zu dem Schluß: „So kann und muß wohl das κυκλου μένοι πρὸς τὴν Σαλαμῖνα auf das Einkreisen von der anderen Seite her gelten. Dabei genügte vollauf die Besetzung der westlichen Engen an der Trupikabucht, wie es Ephoros bei Diodor XI, 17 tatsächlich meldet." — In seiner „Seeschlacht bei Salamis — Jahrbuch des österreichischen archäologischen Instituts — Bd. IV, S. 96" bezeichnet Ad. Bauer gegen Milchhoefer zwar dies als Kompromißversuch, die Richtigkeit der Übersetzung selbst ficht er aber nicht an.

Digitized by Google

Volk"). War eins von ihnen (z. B. das ägyptische) zur Schließung des nordwestlichen Ausganges detachiert, blieben noch drei für die südlichen Pässe übrig. Diese Betrachtung spräche für „drei Geschwader". Wir entscheiden uns auch bei Aeschylus hierfür, da weiterhin angenommen werden kann, daß beide Flügel wie das Zentrum besondere Kommandoeinheiten bildeten. Daß diesen Geschwadern von Xerxes bestimmte Aufstellungen zugewiesen wurden, ist sehr wahrscheinlich. Unwahrscheinlich dagegen ist, wie einige Autoren es wollen, daß die Hauptflotte Anweisung erhielt, sich in drei Linien oder Gliedern aufzustellen. Es ist nicht einzusehen, was Xerxes oder seine Feldherren bewogen haben könnte, für die Sperrung der Pässe so detaillierte formaltaktische Ausführungsbestimmungen zu erlassen. Ohne Karte, nur nach dem Augenmaß zu beurteilen, ob der Platz dazu ausreiche, war ganz außer Frage. Ebensowenig konnten die persischen Führer durch eine kriegerische Überlieferung auf drei Glieder kommen. Denn bei Lade (497 v. Chr.) und Artemisium hatten sie in einfacher Dwarslinie gefochten.[42]) Dies alles würde gegen eine dreigliedrige Aufstellung sprechen, an der indes einige Schriftsteller noch festhalten.[43]) Die Mehrzahl hat sich für eine andere Auffassung entschieden.[44]) — Vorläufig ist festzustellen, daß Aeschylus uns diese Dreiteilung nur für die Sperraufstellung in der Nacht, nicht für die Schlachtordnung am nächsten Tage überliefert.

Herodot stellt seine Abteilung bei „Kynosura und Keos" auf. Auch dieser Satz hat zu den verschiedensten Auslegungen Anlaß gegeben, weil nicht mehr genau festzustellen ist, wo Keos gelegen hat. — Eine Reihe von Forschern sucht Keos in Attika, an der Bucht von Trapezona, recht östlich von Kynosura. Auch aus dem Grunde, weil Herodot hierdurch dem Bakisorakel gerecht wird, das Kynosura durch eine Reihe von Schiffen mit dem heiligen Strande der Artemis (d. h. Attika) überbrückt. — Diese Linie würde über Psyttaleia laufend, die Meerenge von Salamis nach Süden abgrenzen.[45])

Dem gegenüber haben andere Gelehrte den Standpunkt vertreten, daß man notwendigerweise Kynosura und Keos sich auf derselben Seite zu denken habe.[46])

[42]) Nur die Griechen sollen nach Stenzel (I, 149) die vordere Linie an einigen Stellen durch eine zweite verstärkt haben.

[43]) So vor allem Ed. Meyer a. a. O. S. 390: „Diesen Sund sperrte die persische Flotte völlig ab, in drei Reihen hintereinander aufgestellt." Noch eingehender als Schlachtaufstellung Raase a. a. O. S. 23.

[44]) Sehr gründlich hat Wecklein in seinem lehrreichen Aufsatz „Themistokles und die Seeschlacht bei Salamis" (in den Sitzungsberichten der philosophisch-philologischen Klasse der Königlich bayerischen Akademie der Wissenschaften zu München 1892) diese Frage behandelt. Er kommt S. 25 zu folgendem Schlusse: „Nichts aber kann näherliegen und wird durch die Bedeutung von στοῖχος mehr empfohlen, als die Auffassung in drei Schlachtreihen nebeneinander, so daß der rechte, der linke Flügel und das Zentrum zu verstehen sind." — Ähnlich Ad. Bauer a. a. O. S. 105: „Die στοῖχοι, die man nicht gerade wörtlich zu nehmen braucht, verlegen die beiden südlichen Ausfahrten aus der Enge rechts und links von Psyttaleia" usw.

[45]) Zuerst wohl von Grote in seiner „History of Greece, V. 128" ausgesprochen. Ihm haben sich Wecklein (a. a. O. S. 23) und Busolt (S. 691) angeschlossen. Sehr energisch tritt auch Raase (S. 38, 39) für diese Auffassung ein.

[46]) In seinem vortrefflichen Aufsatz „The battle of Salamis" in den „Papers of the American school of classic studies of Athens, Vol. I, 1882—1883" macht W. W. Goodwin

Digitized by Google

Alle Auslegungen haben indes mit einer einzigen Ausnahme[47]) eins und gerade das für uns Wichtigste gemeinsam. Sie weisen sämtlich dieser Hauptabteilung den Platz im Süden von Kynosura nach Munychia zu an, sperren also, wie Dichter und Historiker es wollen, hierdurch die südlichen Ausgänge des Sundes vollständig ab.

Präzisieren wir nunmehr das Resultat dieser Untersuchung, so haben wir bei beiden Autoren volle Übereinstimmung für die

I. Besetzung Psyttaleias durch eine persische Abteilung.

Herodot unterscheidet dann

II. Die „Übrigbleibenden". Sie setzen sich in Marsch und zwar

1. laufen sie mit dem Westflügel in der Richtung auf Salamis vor, dieses umkreisend,
2. laufen die bei Keos und Kynosura stationierten aus,
3. und nehmen den Sund bis Munychia ein.

Ob zu letzteren (unter 3) auch die unter I. genannte Abteilung mit gehört, ist nach dem Text fraglich, aber für uns ohne Bedeutung.

Genau so unterscheidet auch — ausschließlich des Besatzungskorps für Psyttaleia — Aeschylus noch zwei Abteilungen

1. die Hauptflotte, die in drei Geschwadern sperren soll,
2. die „Anderen", die im Kreise um Salamis herumfahren.

Die Übereinstimmung ist also vollständig, nur daß Herodot hier von der Dreiteilung der Flotte nichts weiter sagt, vermutlich weil ihm die Details der Aufgaben der drei Geschwader unbekannt waren. Aber auch Aeschylus gibt uns hierüber keine Einzelheiten.

Wir haben jetzt die beiden Berichte über die Ereignisse bei Anbruch des Tages — Anmarsch und Aufstellung zur Schlacht — und über diese selbst miteinander zu vergleichen. Wir schicken voraus, daß, wenn die „Perser", wie bisher angenommen, acht Jahre nach der Schlacht zum ersten Male aufgeführt sind, Aeschylus wohl in der Lage gewesen ist, sich über die Vorgänge auf gegnerischer Seite durch kleinasiatische Stammesgenossen eingehende Auskunft zu verschaffen, wenn er nicht durch eigene Anschauung und Berichte anderer Teilnehmer genügend

---

S. 252 darauf aufmerksam, daß Kynosura ein ganz allgemeiner Name für jeden Landvorsprung, besonders für scharf auslaufende Landspitzen sei. Zu Keos nimmt er auffallenderweise selbst nicht Stellung. Prof. F. Jacoby führt aus, daß Herodot die Abteilung nicht zwischen (*μεταξύ*), sondern „bei" oder „um" (*αμφί*) Keos und Kynosura aufgestellt. Diese beiden Namen müßten eine Lokalität, etwa Halbinsel mit Dorf, höchstens aber zwei nahe beieinander liegende Örtlichkeiten bezeichnen. — Die Hypothese, die Stein in seinen Herodot-Kommentaren zu Kap. 76 aufgestellt hat, daß Keos mit Kynosura gleichbedeutend — etwa ein verschollener Name der Halbinsel — sei, ist von Sihler (a. a. O. S. 115) wegen Wiederholung des Artikels abgewiesen. Ebenso der Versuch *Κέος* mit *Κένς* zu verwechseln. Milchhoefer schließlich a. a. O. S. 31 nimmt an, daß Keos ein anderer Name für Atalante, der kleinen Insel westlich von Psyttaleia, gewesen sei. Er ist indes mit dieser Ansicht allein geblieben, trotzdem er eine Reihe guter Gründe dafür beibringt.

[47]) Lolling hat in seinen „Historischen und philologischen Aufsätzen" S. 5 versucht, Keos in Leros, eine Insel in der Bucht von Eleusis, zu ändern, was indes allgemeine Ablehnung erfahren hat. —

Digitized by Google

über alles unterrichtet war.[48]) – Seine sehr charakteristische Schilderung ergänzt sich sehr glücklich darin mit der Herodots, daß er sich ganz in die Lage der Perser versetzt, während der Geschichtsschreiber über die Vorgänge im griechischen Lager wertvollen Aufschluß gibt. Der Dichter unterscheidet ganz scharf die folgenden Momente: Zuerst hören die Perser den Paean von „Hellas fernem Heer", näher kommend auch „der Tuba Schall", dann hören sie den weithin vernehmbaren taktmäßigen Schlag der Riemen. Plötzlich sehen sie die ganze griechische Flotte vor sich stehen, den rechten Flügel wohl geordnet voraus, ein griechisches Schiff bricht aus und eröffnet den Kampf gegen ein phönikisches. — Das sind so bestimmte, diesen Abschnitt so klar gliedernde Momente, daß gerade neuere Schriftsteller sie als unentbehrliche, nicht zu erschütternde Grundlage für die Einleitung der Schlacht ansehen. — Herodot zeichnet zunächst nur mit wenigen Strichen, was sich im griechischen Lager abspielt: Nach Anbruch des Morgens Versammlung der Griechen an Land, Ansprache der Führer, Besetzung und Flottmachen der Schiffe, Ankunft des aeginetischen Dreirudrers, Auslaufen sämtlicher Schiffe. Als sie in See gegangen waren, plötzliches Erscheinen der persischen Flotte, die griechischen Schiffe stoppen oder gehen etwas zurück,[49]) dann Eröffnung des Kampfes durch Vorbrechen eines athenischen Schiffes.

Eine sehr wichtige völlige Übereinstimmung der beiden Schriftsteller ist darin vorhanden, daß die persische Flotte die ganze Nacht in See gewesen sei und daß sich die beiderseitigen Flotten bei Tagesanbruch nicht in Sicht hatten, also erst nach geraumer Zeit zusammengetroffen sein können. Jeder muß dieses ziemlich überraschend gekommen sein. Bei beiden eröffnet ein griechisches Schiff den Kampf, von Herodot erfahren wir, daß es ein athenisches, von Aeschylus, daß der Gegner ein Phönizier war.

Über die genauere Lage der griechischen Stellung von Beginn des Kampfes, nachdem der beiderseitige Aufmarsch vollzogen war, haben wir nur die eine Bemerkung des Diodor (Ephoros) XI, 18, der nach Beschreibung der griechischen Schlachtordnung fortfährt: „Sie lief aus und nahm den Raum zwischen Salamis und Heracleum ein."

Auch über die Lage dieses jetzt nicht mehr aufzufindenden Ortes hat ein sehr lebhafter Meinungsaustausch stattgefunden. Er gewinnt an Wichtigkeit, weil viele hierher den Sitz des Xerxes, von wo er die Schlacht beobachtete,[50]) verlegt haben.

---

[48]) Nach Goodwin a. a. O. S. 246 wären die Perser 473—472 geschrieben. Nach Prof. F. Jacoby ist es wahrscheinlich, daß die Perser nicht zuerst in Athen, sondern zwischen 476—473 in Sizilien aufgeführt sind (Wilamowitz Hermes 1897, S. 394 u. f.).

Außerdem dürfte die Schlacht, wenn auch nur lyrisch, in den gegen 476 in Athen aufgeführten *Φοίνισσαι* des Phrynichos behandelt sein. Drittens gebe es eine weitere Schilderung der Schlacht, die aber nur Details enthielte, in den etwa 400 Gedichten des sogenannten Nomos des Timotheos von Milet, gefunden auf einem Papyros und herausgegeben von Wilamowitz: Timotheos „Die Perser", Leipzig 1903.

[49]) Durch gleichzeitiges „Wasser halten" oder „Streichen der Riemen" konnten die starkbesetzten Ruderschiffe ziemlich schnell zum Stoppen oder Zurückgehen („über den Achtersteven" oder „über Steuer gehen") gebracht werden.

[50]) S. Herodot VIII, 90; Aeschylus V. 466.

Digitized by Google

Uns genügt die Tatsache, daß Historiker wie Archäologen darin übereinstimmen, den Platz in Attika, am Südabhange des Aegaleos zu suchen.[51]) — Die Bemerkung Diodors ist aber darum von besonderer Bedeutung, weil sie die griechische Aufstellung sehr bestimmt als quer über den Sund, also von Kynosura nach Attika laufend, festlegt.[52])

Anders ist es mit der persischen Aufstellung. Von ihr gibt zunächst Herodot die oben erwähnten Einzelheiten. Sie werden von Diodor zum Teil wörtlich wiederholt, der XI. 17, 3 sagt: „Daß die Phöniker auf dem rechten persischen Flügel standen, die Joner auf den linken," und XI. 18, 1 „daß die Athener den linken griechischen Flügel innehatten". Ungenau ist dagegen die Herodotsche Angabe, „daß der westliche (phönizische) Flügel nach Eleusis, der östliche (jonische) nach dem Piraeus hin gerichtet gewesen sei". Das hätte zur Voraussetzung, daß beide Orte durch eine Ost—West laufende Linie verbunden werden konnten. In Wirklichkeit liegt aber Eleusis nordwestlich vom Piraeus. — Hier haben alle Schriftsteller eine Ungenauigkeit in der Ausdrucksweise angenommen, deren sich Herodot bei Angaben über Himmelsrichtungen wiederholt schuldig gemacht hätte.[53]) Diese Ungenauigkeit läßt sich noch dadurch erklären, daß Herodot wie auch der Sprachgebrauch es erlauben würde, ganz allgemein vom westlichen und östlichen Flügel spricht, die genauere Richtung aber durch die genannten Orte festlegt.[54])

---

[51]) Milchhoefer kommt S. 30 nach umfangreichen Untersuchungen zu dem Schluß, „daß der Ort kaum noch westlich von der Meridianlinie des Kap Varvari angesetzt werden könne". Diese Lage würde auch der Forderung noch gerecht werden, daß Xerxes von hier aus sowohl die Kämpfe im Sunde, wie auch auf Psyttaleia, wie Herodot, Aeschylus und Plutarch berichten, hätte beobachten können. Lolling will den Ausdruck auf „die gesamte, nach Süden blickende attische Küstenstrecke ausdehnen", was Milchhoefer verwirft. Loeschke und Kiepert setzen den Ort etwas östlicher als Milchhoefer.

[52]) Wecklein muß S. 20 zugeben, daß die Auffassung, „daß sich die Linie der Griechen von Salamis nach Herakleion hierüber ausdehne, sehr nahe liegt," meint aber trotzdem: „es solle hierdurch nur der Schauplatz des Kampfes im allgemeinen bestimmt werden . . . ".

[53]) U. a. gibt uns Goodwin a. a. O. S. 255 gleich mehrere Beispiele. So daß Herodot den Thermopylenpaß Nord—Süd laufen läßt (VII, 136), oder „wenn er den Hellespont in westlicher Richtung in das Ägäische Meer münden läßt, ist er ebenso genau oder ungenau, wie hier (VII, 36)". Auch Raase (S. 23) bringt einige drastische Fälle aus Herodot VII, 58 u. 113.

[54]) Andere Auslassungen lassen sich weniger leicht erklären. Hierauf sind wohl die so verschiedenen Auffassungen und Verbesserungen gerade für diese Stelle zurückzuführen, die sich darum drehen, entweder Herodot für verderbt zu halten oder ihm, außer seiner athenischen Einseitigkeit, einen bedeutenden Mangel an geographischer Anschaulichkeit vorzuwerfen. So können z. B. unmöglich die wenigen lakedämonischen Schiffe einen ganzen Flügel gebildet haben. Noch auffallender ist, daß die Korinther gar nicht an dieser Stelle erwähnt werden. Dadurch ist wohl die Kombination entstanden, daß sie gegen die Umgehungskolonne detachiert gewesen wären. Von einem Zusammentreffen beider wäre uns aber sicherlich wenigstens durch eine Quelle Kunde geworden. Daraus ist zu schließen, daß ein solches nicht stattgefunden hat. Immerhin lassen die vorliegenden Nachrichten — was für den Verlauf der Schlacht das wichtigste ist — einen Schluß zu über die Stellung der Hauptkontingente auf beiden Seiten. Alle stimmen darin überein, daß sich Phönizier und Athener — auf dem rechten bzw. linken Flügel — gegenüber, die Jonier aber auf dem linken persischen Flügel befanden. Ihnen gegenüber — auf dem rechten griechischen Flügel — standen nach Diodor XI, 18 Aegineten und Megarer, im Zentrum die übrigen Griechen. Für die Aegineten bestätigt das auch Herodot (VIII, 90). Die Spartaner stehen nach Herodot rechts, bei Diodor

Digitized by Google

Aus der Schilderung des Beginns und Verlaufs der Schlacht bei Aeschylus entnehmen wir, daß die Perser nach dem Zusammentreffen sich anfangs gut hielten. Erst als sie in die „Enge" einliefen, wären sie schließlich in Unordnung geraten. Da es ihnen nicht glückte, die Ordnung wiederherzustellen, wandte sich der Tag gegen sie. Bemerkenswert ist sein Ausdruck von der „hereinströmenden" persischen Flotte, der uns augenscheinlich die Vorstellung von einer beträchtlichen Tiefenausdehnung vermitteln soll.

Herodot hält sich nicht ganz auf der unparteiischen Höhe des Dichters, sondern rückt vor allem die Taten der Athener und Aegineten ins hellste Licht. Besonders auch beim Rückzug, wo die letzteren sich vor die Furt (bei Psyttaleia) gelegt hätten. Von den zahlreichen, sehr lebendig geschilderten Einzelkämpfen sei nur der Tod des persischen Admirals Ariabignes, eines Bruders des Xerxes, herausgehoben. Von besonderem taktischen Interesse sind indes seine Sätze über die tiefe Aufstellung der Perser und deren Nachteile, die wir darum wörtlich anführen: „Und wie einmal die vorderen Schiffe zur Flucht umwandten, da wurden die meisten zerstört. Denn die so (da) hinter standen und trachteten, mit ihren Schiffen vorwärts zu dringen, um sich ihres Orts auch vor dem König in etwas hervorzutun, fielen auf die eigenen fliehenden Schiffe" (VII, 91).

Diodors Bericht ist noch ausführlicher (XI, 18, 19). Außer wertvollen Einzelheiten finden wir auch eine Übereinstimmung mit Aeschylus in folgendem: „Zuerst rückten die Perser in gut ausgerichteter Schlachtordnung an, da sie reichlich Platz hatten. Als sie jedoch in die Enge kamen, mußten sie verschiedene Schiffe von ihrer Linie abbrechen lassen und das verursachte große Unordnung. Der Admiral führte an der Spitze und war der erste, die Schlacht zu eröffnen, er fiel indes nach glänzendem Kampfe. Als sein Schiff sank, fiel die ganze Flotte der Barbaren in Unordnung". Die Versuche der Perser, die hohe See wieder zu gewinnen, wurde durch die geschickten Angriffe der Athener usw. vereitelt.

In ähnlichem Sinne bewegt sich ein Zeugnis des Thukydides (I, 74). Er läßt den athenischen Redner in Sparta von Themistokles als von dem Manne sprechen, „der vor allem dafür verantwortlich war, daß der Kampf in der Enge ausgefochten wurde", was, wie hinzugefügt wird, mehr als alles andere dazu beigetragen hat, den Sieg herbeizuführen.

Wieviel Anfechtung Herodots Einzelheiten durch die neueren Forscher auch erfahren hat, in seinen Hauptzügen ist er noch immer zu vollem Vertrauen berechtigt. Thukydides kritischer Geist dagegen wird von der heutigen Geschichtschreibung immer höher eingeschätzt.[55]) Die hervorragendsten Historiker des Altertums sind uns also Bürge dafür — und ihr Zeugnis wird durch einen Mann wie Aeschylus, der als Augenzeuge und Mitkämpfer ganz besonderen Anspruch auf Zuverlässigkeit

---

aber links. Bemerkenswert ist noch, das Letzterer die geographische Festlegung der beiden Flügel, wie sie Herodot anwendet, vermeidet. Aus welchen Gründen, wissen wir nicht. Dafür gibt er uns allerdings eine sehr wertvolle örtliche Bestimmung der Ausdehnung der ganzen griechischen Schlachtlinie.

55) Besonders von Delbrück, so a. a. O. „die griechische Taktik bis zum peloponnesischen Kriege", S. 113.

Digitized by Google

hat, ausdrücklich bestätigt —, daß Themistokles die großen taktischen Vorteile eines Kampfes in der Enge für die Minderheit klar erkannt und gegen gewaltige Hindernisse sich nutzbar zu machen verstanden hat.

Plutarch schließlich preist Themistokles' (14 a. a. O.) große Weisheit, daß er die Schlacht begonnen habe, als die am Morgen einsetzende Seebrise eine beträchtliche Dünung erzeugt habe.[56]) Diese Dünung habe den (griechischen) Schiffen innerhalb des langen Vorsprunges von Salamis (Kynosura) nichts anhaben können, dagegen habe sie die (außerhalb stehenden) Perser sehr behindert.

III.

Obgleich die heutigen Geschichtsforscher die vorstehend gegebenen Urtexte sämtlich als Grundlage nehmen, so weichen sie in der Auslegung ganz erheblich voneinander ab. Diese Meinungsverschiedenheiten erstrecken sich sowohl auf die Bewegungen vor der Schlacht, als auch in notwendiger Konsequenz auf den Ort der Schlacht und die beiderseitige Taktik in der Schlacht. Am eingehendsten hat neben Ed. Meyer Busolt alle in Betracht kommenden Fragen und die Stellungnahme anderer Forscher geprüft. Wir werden ihn daher umsomehr ausführlich zu Worte kommen lassen, als auch unsere Seeoffiziere ihm in dem wichtigsten Punkte gefolgt sind.

Von der Stellung der Perser am Tage vor der Schlacht entwirft er folgendes Bild.[57]) „Auf Grund der Entscheidung des Kriegsrats beschloß Xerxes, die eidgenössische Flotte anzugreifen .... Noch am Tage schoben die Perser ihre Flotte bis zur Einfahrt in den salaminischen Sund vor und ließen sie bei Psyttaleia Stellung nehmen. Die Insel selbst wurde stark besetzt, weil sie in dem Fahrwasser lag, wo es nach dem Plan des Königs zur Schlacht kommen mußte."[58])

Wir halten diese Auffassung für unrichtig und irreführend. Sie steht nicht nur, wie Busolt selbst zugibt, mit dem klaren Wortlaut bei Herodot und Aeschylus

---

[56]) Für die Richtigkeit dieser Nachricht tritt — gegen Busolt — besonders Ad. Bauer a. a. O. S. 110 ein, der auch die ähnlichen Fälle bei Thukydides 84 und das Verhalten des Antonius bei Aktium zitiert. Nach den Beobachtungen von Eginitis über das Klima von Athen setze der Seewind aus Süd oder Südwest zwischen 9 und 10 Uhr morgens an der Küste von Attika ein und flaue gegen 2 Uhr wieder ab.

[57]) A. a. O. S. 696.

[58]) In Anmerkung 55 gibt er dazu die nachstehende Erläuterung. „Nach Herodot 70, 76, 78 fanden zwei verschiedene Auffahrten statt. Die erste erfolgte gleich nach dem Schlusse des Kriegsrats am Tage (70). Bei dieser Auffahrt müssen die Perser sich vor dem Sunde formiert haben, denn ihre Stellung erschien den Griechen nicht beunruhigend (VIII, 78). Wollten die Perser in dieser Stellung schlagen, so lag die Insel Psyttaleia im Fahrwasser der Seeschlacht. Ihre Besetzung hing zweifellos mit dieser Auffahrt zusammen, obgleich sie nach Herodot 76, 5 erst nach der Botschaft des Themistokles bei Einbruch der Nacht unmittelbar vor der um Mitternacht erfolgten Verschiebung der Flotte stattfand." (Herodot 76, 12. Aeschylus 450.) Die beiden „Auffahrten" entsprechen nicht nur unserer Ansicht, wir rechnen sogar drei heraus. Aber gerade Busolt wirft die beiden ersten im Text örtlich und zeitlich zusammen und macht eine Operation daraus.

Bei der Auslegung von VIII, 70 wirkt erschwerend, daß Aeschylus uns von dieser Bewegung nichts berichtet. Auch aus diesem Grunde ist es richtig, sich an den Kern dieses Kapitels, das sich mit „Fortsetzung der Operationen zur See" geben läßt, zu halten. Dazu gehörte Flottmachen, Auslaufen und Aufstellen der Schiffe, das bei ihrer Menge und dem engen Hafen den Tag

Digitized by Google

in Widerspruch, sondern auch mit der späteren von diesen Autoren gegebenen Entwicklung. Sie läßt sich außerdem vom militärischen Standpunkte aus nicht rechtfertigen.

Als Xerxes sich entschloß, den nächsten Schlag mit seiner in Phaleron liegenden Flotte zu führen, konnte er nur bis zum ersten möglichen Zusammentreffen mit dem Feinde voraus disponieren. Wo und wann das stattfand, war ungewiß; eine Versammlung der persischen Flotte im südlichen saronischen Meerbusen trug indes verschiedenen Möglichkeiten Rechnung. Die nächstliegende und für die Perser vorteilhafteste war die rangierte Schlacht an dieser Stelle, wo sie genügenden Raum für die Aufstellung ihrer Armada hatten und ihre Übermacht zur Geltung bringen konnten. Nach dem von den Griechen bei Artemisium gezeigten Offensivgeist war es wenigstens keine absolut falsche Einschätzung des Gegners, daß er auslaufen und die Schlacht annehmen würde. Mit dieser Möglichkeit muß Xerxes gerechnet haben, als er seine Flotte auf der Reede von Phaleron ordnete (VIII, 70). — Stellten sich die Griechen ihm nicht, wie er am Abend hörte, womit der zweite (VIII, 76) geschilderte Abschnitt begann und wollte er die ihm gemeldete Flucht hindern, so mußte er zunächst die verschiedenen Ausgänge sperren. Hierfür war auch die Besetzung von Psyttaleia von Wichtigkeit, von größerer sogar, als für die Schlacht selbst, wo sie doch nur eine Vergrößerung der feindlichen und Verminderung der eigenen Verluste am Ende der Schlacht bewirken konnte. Diese etwas mechanische Sperrstellung war zu Gegenmanövern im großen Stil des mangelnden Platzes halber ungenügend. Man kann sie daher höchstens für die Nacht als zweckmäßig gelten lassen, wo ein regelrecht organisierter Durchbruch mit ganzer Macht nicht zu erwarten war. Am Tage würde richtige Taktik vielleicht Spähschiffe in den Pässen, das Gros aber weiter rückwärts aufgestellt haben, wie es die Regel Defileen gegenüber bildet. — Zur Fortsetzung der Operationen am nächsten Morgen, um diesen dritten Abschnitt vorwegzunehmen, der zu der VIII, 85 geschilderten Aufstellung der beiderseitigen Kräfte führte, kam dann nur eine der Örtlichkeit angepaßte, also nicht sehr breite, darum aber ziemlich tiefe Formation in Frage. Sie konnte vielleicht enger als gewöhnlich geschlossen werden, blieb aber zum Schlagen immer ungünstig, weil es eine Art Marschformation sein mußte. Denn jetzt handelte es sich für Xerxes, in den Sund einzudringen und die Griechen aufzusuchen. Es war entweder eine general chase oder, stand der Gegner und suchte durchzubrechen, eine Begegnungsschlacht zu erwarten. Wo, war nicht sicher, zunächst galt es daher, vorwärts zu marschieren.[59])

in Anspruch genommen haben wird. Daß auch der Kurs von Herodot ganz allgemein „nach Salamis hin" — also westlicher Auslaufkurs aus Phaleron — gegeben wird, bestärkt uns in der Ansicht, daß VIII, 70 nur die Versammlung der persischen Flotte im südlichen saronischen Meerbusen bringen will. Mehr wissen wir nicht und halten es für unzulässig, das Herodot VIII, 70 gegebene erste Stadium der Versammlung der Flotte am Tage, mit dem zweiten VIII, 76 geschilderten — Einnahme der Sperrstellung in der Nacht — zu verquicken.

Eine Erklärung dafür, daß Busolt sich so in bewußtem Gegensatz zu Herodot setzt, kann darin gefunden werden, daß dies das erste Glied in der Kette seiner Auffassung für die späteren Operationen bildet. Rückwärts konstruierend mag er sich dann die Ereignisse am Anfang, so wie hier geschehen, zurecht gelegt haben.

59) Durchaus zutreffend führt Usslar, der aber in dem Hauptpunkte Busolt folgt, a. a. O. S. 693 das Folgende aus: „Eine Flotte von 400 Trieren, deren Besatzungen den damaligen Ge-

Digitized by Google

Busolt begründet sogar seine persische Tag-Aufstellung in den Pässen damit, daß sie für die Griechen nicht beunruhigend gewesen sei. Das scheint uns die landläufige Vorstellung von der Sicherheit „weit vom Schuß" in ihr Gegenteil zu verkehren. Von Phaleron bis Salamis sind in der Luftlinie etwa 8000 m. Solange die persische Flotte so weit ab oder in demselben Abstand im saronischen Meerbusen stand, hatten die Griechen noch die Freiheit der Bewegung. Sie konnten auslaufen oder sich auf den Isthmus oder durch die Nordwest-Passage zurückziehen. Sie hatten also keinen Grund zur Beunruhigung und zankten sich weiter, denn wie Herodot VIII, 78 ausführt „sie wußten noch nicht, daß die Barbaren sie (im Laufe der Nacht) mit den Schiffen umringt hatten, sondern wie sie am Tage sie aufgestellt gesehen hatten, so glaubten sie, daß sie noch (in der Nacht) daständen".

Hatten dagegen, wie Busolt gegen Herodot will, die Perser schon am Tage die Pässe usw. besetzt, mußte das die Griechen im höchsten Maße beunruhigen. Jetzt lag der Feind nur noch 3500 m von ihren Schiffslagern ab, die Gefahr lag nahe, daß sie in der Nacht eingeschlossen und am Flottmachen der Schiffe und Auslaufen überhaupt verhindert wurden.[60]) — Sobald sie daher durch den tenischen Dreiruderer spät in der Nacht Gewißheit von der nach Mitternacht erfolgten zweiten Operation, Abschluß der Pässe und Abgang des Umgehungsgeschwaders, hatten, machten sie sich fertig zur Seeschlacht (VIII, 83).

Aus allen diesen Gründen muß an der Herodotschen, gar nicht mißzuverstehenden Darstellung festgehalten werden, daß am Tage nur Flottmachen und Versammlung der persischen Schiffe vor Phaleron stattfand. Am Abend bzw. um Mitternacht Besetzung Psyttaleias und der Pässe.[61])

Die Existenz der Umgehungskolonne, deren Bestimmung uns Aeschylus gibt, kann auch Busolt nicht in Abrede stellen. Sehr bemerkenswert ist es nun, wie er seiner vorgefaßten Meinung zu Liebe, die wir später kennen lernen werden, ihre Zweckbestimmung so verschiebt, daß sie ganz illusorisch wird. — „Vielfach werden die Worte des Aeschylus", führt er in der genannten Anmerkung aus, „auf eine Umschiffung der Insel zur Abschließung bei Trupika gedeutet." Das ist sicherlich ein Irrtum, als

wohnheiten entsprechend, nicht an Bord wohnten, solange die Schiffe auf den Strand gezogen waren, konnte nicht während der nach dem Kriegsrate bleibenden Tagesstunden vollständig marschbereit gemacht werden." — Noch weniger, fügen wir hinzu, noch mehrere Seemeilen nördlich marschieren und Psyttaleia und die Pässe besetzen, wie Busolt will.

60) Wie auch Wecklein (S. 30) Busolt gegenüber geltend macht. „Überhaupt muß, wenn die erste Aufstellung der persischen Flotte minder beunruhigend war als die zweite, jene außerhalb des Sundes gedacht werden." Ebenso A. Bauer a. a. O. S. 99.

61) Interessant ist es, festzustellen, daß Werklein sich über die einzelnen Phasen der persischen Operationen durchaus klar ist, sie aber ebenso und aus den gleichen Gründen, wie Busolt, verschiebt und sich dadurch ebenfalls in Gegensatz zu Herodot und Aeschylus bringt .... „Kurz, Klarheit in alle Vorgänge kommt erst dann", heißt es S. 30, „wenn wir, wie die Aufstellung in Schlachtordnung eine doppelte gewesen ist, auch einen doppelten Kriegsplan annehmen und uns überzeugen, daß die Änderung des Kriegsplans durch die List des Themistokles herbeigeführt ist." — Nach dieser so übersichtlichen Gliederung, die sich ganz an Herodot 70 und 76 anschließt, muß die Fortsetzung doppelt überraschen. In ihr werden die Perser „zuerst" .... rechts und links von Psyttaleia aufgestellt, die Insel besetzt usw. Also kurzer Hand die zweite Operation (VIII, 76) zur ersten gemacht, diese (VIII, 70) fällt aber ganz aus.

Digitized by Google

die ägyptischen Schiffe nach Herodot VIII, 100 an der Schlacht teilnehmen ....[62]) Aeschylus bezeugt auch keineswegs ausdrücklich die Entsendung eines Umgehungsgeschwaders, die anderen Schiffe sollten rings um Salamis Stellung nehmen, um ebenfalls die Hellenen, die sich, der eine hierhin, der andere dorthin in heimlicher Flucht sich zu retten suchte, abzufangen. Es sollte offenbar nicht in einem geschlossenen Geschwader, sondern in einzelnen Abteilungen das ganze Fahrwasser um Salamis herum bewacht werden So hat auch die Quelle von Plutarch, Themistokles 12, Aeschylus verstanden."[63])

Wenn der Wortlaut bei Aeschylus — möchten wir dem entgegenhalten — die Busoltsche Deutung zur Not noch zuläßt: über den Zweck der Umgehungskolonne ist keine Meinungsverschiedenheit möglich. Ihre Entsendung hatte nur Verstand und Nutzen, wenn die Sperrung des letzten Ausganges auf der Westseite von Salamis durch sie erreicht wurde. Denn nur auf diesem Wege konnten die Griechen nach Abschluß der anderen südlichen Pässe noch entweichen. Was die einzelnen von Busolt um Salamis postierten Schiffe dagegen sollten, ist unerfindlich. Eine Flucht der Griechen konnte doch nur auf dem Seewege durch die einzelnen Pässe, nicht etwa über Land erfolgen. Lohnte es sich für Xerxes überhaupt, seine Streitmacht durch diese Detachierung zu schwächen, wenn dieser Teil wieder in andere, weder widerstandsfähige, noch schlagkräftige Teilchen zersplittert wurde? Und zu welchem Zwecke? Brach die griechische Flotte bei Trupika durch, so stand schon die versammelte Umgehungskolonne von 200 Schiffen vor einer schwierigen Aufgabe. War sie aber noch zerstreut, so war den Griechen, zogen sie nicht vor, sie unbeachtet zu lassen, ein billiger

[62]) Herodot VIII, 100 hat vielfach eine andere Auslegung als die Busoltsche erfahren. „Aus dem Satze", schreibt uns Professor F. Jacoby, »wenn aber Phöniker, Ägypter, Kyprier und Kilikier sich haben besiegen lassen, so geht das die Perser nichts an«, „kann man nicht, wie Busolt, schließen, daß die Ägypter am Schlachttage bei der Hauptabteilung der Flotte waren. Der Satz heißt einfach, »wenn die Flotte (Phöniker usw.) besiegt ist, das Landheer (die Perser) ist intakt«.

Auch Grote (V, 128) und Bauer (S. 90) haben Herodot (VIII, 100) wie Busolt ausgelegt. „Dem ist jedoch entgegen zu halten", sagt Raase (a. a. O. S. 35), „wie aus der Stelle in der Rede des Mardonius (VIII, 100) noch nicht gefolgert zu werden braucht, daß sich die Ägypter im Kampfe feig gezeigt hätten .... Auf die Grundlosigkeit jener Behauptung und das Unberechtigte der erwähnten Schlußfolgerung hat auch schon Goodwin (S. 253, 5) hingewiesen und sich überdies mit Recht auf das Zeugnis des Aeschylusscholiasten berufen, der uns berichtet, daß die Namen mehrerer der bei Salamis Gefallenen, von Aeschylus genannten Ägypter nicht ägyptisch, sondern poetische Erfindung seien. Ferner betont Goodwin zutreffend, daß die persischen Befehlshaber nicht immer Truppen ihres eigenen Landes führten, worauf schon Herrmann in seinen Anmerkungen zu V, 316 »Die Perser« hinweist."

Uns war weniger wichtig, daß es das ägyptische Geschwader war, als vielmehr die Entsendung eines solchen zweifellos stattgefunden hat. Das ist nicht nur von strategischer Bedeutung, es ist weiterhin die Schlußfolgerung berechtigt, daß nur bei starker Übermacht sich die Perser zu einer solchen Detachierung entschlossen haben würden.

[63]) Über dieses Zeugnis läßt sich Goodwin (S. 248, 3) folgendermaßen aus:

„Plutarch with his usual carelessness seems to suppose, that the blockade of both outlets of the straits and indeed of the whole island was effected by these two hundred ships. But he evidently understands, that the main body of the fleet which was to be manned at leisure (!) is to remain outside of the southern outlet until morning. He certainly places the battle in the narrows (see Themistocles 14)."

Digitized by Google

Sieg sicher. — Wir werden später sehen, aus welchen Gründen Busolt anscheinend darauf verfallen ist, sich eine so eigentümliche Vorstellung von dem Zweck und der Aufstellung dieser Kolonne zu konstruieren.

Der Ansicht Busolts, der die Umgehungskolonne auflöst und ihr damit die Existenzberechtigung nimmt, steht eine andere gegenüber, die sie nach Umschiffung von Salamis noch an der Schlacht teilnehmen läßt. So Duncker (S. 284) mit folgenden Worten: „Auch der rechte persische Flügel erhielt durch die Abteilung, welche Salamis umschifft hatte, ohne auf hellenische Schiffe zu stoßen, ein zweites Treffen." Selbst Goodwin[64]) „hält es nicht für unmöglich, daß einige oder alle Schiffe der Ägypter dann durch den Golf von Eleusis weiter gefahren wären und noch an der Schlacht teilgenommen hätten". — Goodwin ist einer der ersten, der auf Grund eingehendster Studien an Ort und Stelle sich eine sonst durchaus zutreffende Vorstellung von Salamis gebildet hat. Daß er dabei übersieht, daß das Erscheinen einer solchen Kolonne im Rücken der Griechen Anlage und Charakter der Schlacht durchgreifend hätte ändern müssen, und außerdem sicher berichtet wäre, ist schwer zu erklären. Wir begnügen uns, darauf hinzuweisen, daß für diesen nach Mitternacht aufbrechenden Verband bis zum Morgen eine Strecke von über 30 sm = 54 km durch unbekannte und schwierige Gewässer zurückzulegen war. Bei den damaligen primitiven Hilfsmitteln der Schiffahrt für einen größeren Verband eine unmögliche Aufgabe.[65])

Stenzel schließlich lehnt die Umgehungskolonne überhaupt ab, weil Herodot sie nicht erwähne und die Nachricht erst 400 bis 500 Jahre später von dem wenig zuverlässigen Diodor (auf Grund von Ephorus) verbreitet sei. Aeschylus' wie Plutarchs Zeugnis erwähnt er nicht.

Wir gehen nunmehr zur Aufstellung des persischen Gros in der Nacht, dem Kernpunkt der ganzen Frage, über. Ihre Beantwortung hängt mit der Entscheidung, wo und wie die Schlacht geschlagen ist, unzertrennlich zusammen.

Wir lassen zunächst wieder Busolt das Wort.[66]) „Unter dem Schutze der dunklen Nacht (nach Herodot VIII, 76 und Aeschylus 364, 374 wäre es Mitternacht gewesen) vollzog sich die Bewegung der persischen Flotte, wodurch die hellenische Flotte rings umschlossen wurde .... Wahrscheinlich fuhr der zur Umgehung bestimmte rechte Flügel der persischen Flotte, sich dicht an der attischen Küste haltend, in den salaminischen Sund ein und ging bis zum äußersten Vorsprunge des Aegaleos vor, wo er vor der Hafenbucht von Salamis Stellung nahm. Dieser Flügel war der nordwestliche nach Eleusis aufgestellte .... Der linke persische Flügel wurde ebenfalls über Psyttaleia hinaus in den Sund vorgeschoben und um Keos und Kyno-

---

64) A. a. O. S. 253 und Lolling, Stein und van Hoff (de rerum historicarum in Aeschyli Persis tract. poet. diss. Mon. a. 1866) mit ihm.

65) In seinem höchst interessanten Aufsatz „Die Seeschlacht bei Salamis" (Jahrb. des österr. arch. Instituts, Bd. IV, 1891, S. 104) belegt Ad. Bauer diese Unausführbarkeit mit einem historischen Beispiel. Nach Xenophon, Hell. I, I, 13 hätte Alkibiades für einen Marsch von 50 km eine ganze Nacht und den darauf folgenden Tag, also 18 Stunden gebraucht — und zwar mit einem kleineren Verbande von 86 Schiffen. Hier hätte für die doppelte Anzahl Schiffe nicht die Hälfte der Zeit zur Verfügung gestanden.

66) A. a. O., S. 700.

Digitized by Google

sura aufgestellt. Herodot bezeichnet ihn als den nach Osten und den Piräus hin stehenden Flügel."

Demgegenüber ist ausdrücklich festzustellen, daß diese Darstellung Busolts weder an Aeschylus noch an Herodot irgendeine Stütze findet. Beide geben uns außer der Besetzung Psyttaleias nur die Bewegungen für die Sperrung aller Pässe in der Nacht. Über das Einrücken in die Schlachtstellung, die man sich nach Aeschylus nur am nächsten Morgen denken kann (obwohl auch er keine Einzelheiten bringt), erfahren wir von Herodot nur das Resultat: die Stellung der Hauptkontingente nach vollendetem Aufmarsch (Kap. 85). Auch ein Zusammenwerfen von Kap. 76 und 85, wie sie Busolt n. u. A. unzulässigerweise vornimmt, füllt die Lücke zwischen den Bewegungen zum Sperren und dem Aufmarsch zur Schlacht keineswegs aus. Denn wie der rechte persische Flügel nach Westen — bzw. Nordwesten — nach Eleusis hin —, der linke nach Osten und dem Piräus hin gekommen ist, bleibt dunkel. Hier wird der Herodotsche Text in einer Weise interpretiert, die sich, wie Ad. Bauer überzeugend nachgewiesen hat, weder mit dem Wortlaute, noch dem Sinne in Übereinstimmung bringen läßt.[67])

Was Busolt hierzu veranlaßt hat, ist seine Auffassung der von Aeschylus und Herodot gegebenen Kreisbewegung um Salamis. Er denkt sich diese Bewegung des westlichen Flügels (nach Herodot) nicht um die Insel herum, sondern in den Sund von Salamis hinein, obschon sie dann mit einem Kreise nur sehr wenig Ähnlichkeit mehr hat und die Phöniker, die er sie ausführen läßt, sich zu dieser Zeit unmöglich schon auf dem westlichen Flügel befunden haben können. (Daß aber gerade hierdurch der Schlachtplatz in den Sund hinein verlegt wird, sei nur nebenbei bemerkt.) — Dies erklärt uns weiter den Versuch Busolts, der Umgehungskolonne, deren Existenz nicht zu bestreiten ist, eine so nebensächliche und zwecklose Aufgabe zuzuweisen. War schon durch Vorschieben des westlichen Flügels eine Absperrung der Bucht von Salamis erreicht, war selbstverständlich die ganze westliche Umgehungskolonne, im Grunde aber auch die Sperrung der Südausgänge, überflüssig.[68])

---

[67]) „Es bedarf aber ebensowenig künstlicher Auslegung seiner Worte, wie sie der vielfach, zuletzt noch von Busolt (II², 701) gebilligte Vorschlag Weckleins (S. 23) enthält. In dem Satze VIII, 76 .... sollen die beiden Ortsbezeichnungen und die Bezeichnung des einen Flügels als des westlichen auf die nach und nicht auf die vor der Ausführung der mit *ἀνῆγον μὲν — ἀνῆγον δὲ* bezeichneten Bewegungen eingenommene Stellung der Perser sich beziehen. Um die sachliche Schwierigkeit, die dieser Satz bietet, zu beheben, wird also Herodot zugemutet, er habe zwar geschrieben: »Sie ließen den Westflügel in See gehen, um die Umzingelung gegen Salamis vorzunehmen, und in See gingen auch, die bei Keos und Kynosura aufgestellt waren« — er habe aber damit sagen wollen, der eine Teil der persischen Schiffe — deren Standpunkt aber dann überhaupt nicht bezeichnet ist — wurde erst dadurch, daß er in See ging, der westliche Flügel der neuen Stellung und der andere Teil der Schiffe kam dadurch, daß er ebenfalls eine Bewegung nach dem Meere zu ausführte, bei Keos und Kynosura zu stehen. Diese Interpretation ist grammatisch unmöglich und widerstreitet ... dem Wortlaut der Stelle. Die Lösung der topographischen Schwierigkeiten kann also auf diesem Wege nicht gefunden werden." A. a. O. S. 93. — Wie Ad. Bauer selbst ihrer Herr zu werden unternimmt, werden wir später erfahren.

[68]) Dieser Widerspruch ist natürlich auch anderen Gelehrten aufgefallen. Sehr bezeichnend ist darum die Stellungnahme Busolts (S. 697, 2) bei den Ausführungen Weckleins (S. 27) zu Grotes Auffassung, da sie die Schwierigkeiten und Zweifel, die sich seiner Auffassung entgegenstellen,

Digitized by Google

Noch ungünstiger wird indessen durch das Zusammenwerfen von Kap. 76 und 85 die Aufstellung der Perser in taktischer Beziehung beeinflußt. Sie erstreckt sich nach Busolt vom Aegaleos über Kynosura, unter „Anlehnung" an Psyttaleia bis nach Keos. Mit Wecklein und anderen Forschern verlegt er letzteres nach Attika. Auf diese Weise steht genau die Hälfte der persischen Flotte außerhalb des salaminischen Sundes, hatte somit keinen Gegner vor sich und war außerstande entscheidend in den Kampf einzugreifen. Sie hing, militärisch ausgedrückt, ganz in der Luft. Dies muß selbst Stenzel zugeben, der in der Hauptsache Busolt folgt, nur seinen Hauptschlachthaufen etwas anders placiert. Er will auch mit den östlich und westlich von Psyttaleia aufgestellten Schiffen „nur ein etwaiges Durchbrechen griechischer Schiffe verhindern" und fügt wörtlich hinzu: „Sonst hatten sie freilich dort keine Aussicht am Kampfe noch teilzunehmen".[69]) (I, S. 156.)

Fassen wir nunmehr zusammen. Die Mehrzahl der Historiker und die ihnen folgenden Seeoffiziere[70]) wollen aus Herodot herauslesen (Aeschylus können sie hier-

will man Aeschylus und Herodot als Unterlage behalten, scharf beleuchten. „Grote (Griechische Geschichte III², 102) hat mit Recht bemerkt", zitiert Busolt, „daß die Umschiffung der Insel unnütz geworden wäre, da ja durch die Verschiebung des einen persischen Flügels die Hellenen bereits in der Bucht von Salamis eingeschlossen wären. Wecklein gibt dies zu und bringt daher die Absendung des Geschwaders mit dem ursprünglichen Plane der Perser in Verbindung, die Hellenen durch Sperrung der Meerengen einzuschließen, mit der Einschließung der Griechen, wie sie Herodot darstelle, sei sie unvereinbar. Aber damit setzt sich Wecklein mit Aeschylus in Widerspruch. Denn nach Aeschylus erfolgte doch die Abordnung der »anderen Schiffe« erst *nach* Empfang der Botschaft des Themistokles, die nach Wecklein den Xerxes zu einer Änderung seines ursprünglichen Planes und zur sofortigen, unmittelbaren Einschließung der Hellenen durch Vorschieben des eines Flügels bestimmt hätte. Mit diesem Manöver läßt sich aber, wie W. mit Recht sagt, die Umschiffung nicht vereinbaren. Beabsichtigte wirklich, wie W. meint, der König nach dem Vorschlage der Artemisia zunächst nicht zu schlagen, sondern die Hellenen bei Salamis einzuschließen? Allerdings brach, wie Artemisia geraten hatte (VIII, 68) das persische Heer nach dem Peloponnes auf. Aber Herodot, der sich doch erade für diesen Punkt interessierte, sagt, daß der König gegen den Rat der Artemisia eine Schlacht zu liefern beschloß. Auch Psyttaleia wurde doch gerade mit Rücksicht auf die bevorstehende Schlacht besetzt. Es war also doch vor der Botschaft des Themistokles nicht eine Einschließung, sondern eine Schlacht beabsichtigt. Aeschylus bezeugt auch keineswegs die Absendung eines Umgehungsgeschwaders" usw.

[69]) Die in den Stenzelschen Plan zwischen Kynosura und Keramosspitze aufgestellten Geschwader geben einen ungefähren Anhalt, wie wir uns die Aufstellung des linken persischen Flügels nach Busolt zu denken haben. Auch Stenzel läßt „den rechten Flügel, der das phönizische Geschwader bildete, in drei Kolonnen in die Straße von Salamis um Mitternacht einfahren, die Mitte folgte". Ähnlich Usslar (a. a. O., S. 693). Noch umfassender und gründlicher besorgt Duncker (S. 284) die Absperrung, auch ist seine Aufstellung zur Schlacht viel ausgedehnter. „Der rechte Flügel erhielt Befehl gegen Eleusis hinzusteuern — Herodot 85 — und hier mit den anderen Schiffen quer über den Sund bis an die Küste von Salamis Stellung zu nehmen." Hier wäre eine erste Einschließung der Griechen durch Aufstellung vor der salaminischen Bucht am vollständigsten durchgeführt. „Der linke wurde bis zum Piräus vorgenommen . . . und bog sich von hier bis Kynosura hinüber." — Dies ergab eine zweite Absperrung durch Schließung der Pässe. Das ganze soll aber auch — wie bei Busolt — eine Schlachtaufstellung sein. „Mit Aufgang der Sonne stand die Schlachtlinie bereit, sie zog sich von Eleusis bis zum Piräus hin." Eine gewaltige, nur etwas bandwurmartige Schlachtlinie: Die Distanz von Eleusis bis zum Piräus beträgt über 14 000 m. Hier würde nicht nur die Hälfte, sondern über zwei Drittel der persischen Streitmacht zur Untätigkeit im Kampfe verurteilt sein.

[70]) Es seien hier nur Curtius, Duncker, Grote, Wecklein, Bauer, Stein und Milchhoefer, von Seeoffizieren Stenzel, Usslar, Jurien de la Gravière und Gavotti genannt.

Digitized by Google

für nicht in Anspruch nehmen), daß die zweite Operation der Perser darin bestanden habe, sich nach Mitternacht mit dem Hauptteil bzw. einem Flügel ihrer Streitkräfte in den Sund hineinzuschieben und gegenüber dem griechischen Schiffslager die Schlachtlinie zu formieren, die sich dann bis Keos erstrecken mußte. Sie alle verlegen dadurch den Ort der Schlacht innerhalb und längs des Sundes. Es entsteht hierdurch ein Mittelding zwischen Sperr- und Schlachtaufstellung; alle östlich von Kynosura stehenden Streitkräfte waren, mindestens für das erste Stadium des Kampfes, ausgeschaltet. — Eine Minderheit,[71]) der wir uns grundsätzlich, jedoch nicht in der Ausführung und den Einzelheiten anschließen, läßt nur die nach Zeit und Ort genau niedergelegten Sperrmaßregeln in der Nacht vor sich gehen, die persische Schlachtlinie sich erst später formieren und beide Parteien am Ausgang des Sundes den Kampf beginnen.

Wir haben es für nötig und richtig gehalten die Bewegungen, die Herodot VIII, 76 gibt und die zu den beiden Absperrmaßregeln führten, grundsätzlich und scharf von der Beschreibung der Schlachtordnung, die 9 Kapitel später (VIII, 85) nach Eröffnung des Kampfes gegeben wird, zu trennen. Die zuerst genannten Historiker usw. kombinieren beide. Darin liegt der grundsätzliche Unterschied und daraus folgt alles andere. Wie sie teils ausdrücklich aussprechen, werden sie hierzu durch den in beiden Kapiteln vorkommenden Ausdruck „westlicher Flügel" bestimmt, von dem VIII, 76 ohne Zusatz, VIII, 85 mit der Ergänzung „nach Eleusis hin" die Rede ist. Sie schieben diesen westlichen Flügel, der erst durch ein weitausholendes, kompliziertes Manöver (Aufmarsch oder Schwenkung), das aber fast nirgends erwähnt wird, seinen Ausgangspunkt erreichen kann, tief in die Bucht von Salamis hinein.[72]) Wir dagegen lassen diesen Flügel gemäß Herodot 76 und Aeschylus 368 sich kreisförmig außen um Salamis herumbewegen.

[71]) Vor allem Beloch (Griechische Geschichte), dann du Sein (Histoire de la Marine de tous les peuples. Paris 1879), Loeschke (Die Schlacht bei Salamis, N. Jahrb. für klass. Phil. von Fleckeisen 115 — 1877), Breitung (Zur Schlacht bei Salamis, N. Jahrb. für klass. Phil. 129), Goodwin, Milchhoefer und Raase.

[72]) Nur Ad. Bauer macht einen bemerkenswerten Versuch eine Brücke von Kap. 70 nach 76 zu schlagen. Er glaubt (S. 100) nachweisen zu können, „daß schon in der ersten Aufstellung der Perser, bevor sie die Umschließung vornahmen, die Front nach Süden gerichtet war". „Nehmen wir demgemäß an", fährt er fort, „daß sie am Abend vor der Schlacht bis zum Eingang in die Meerenge hin, etwa bis zur Bucht von Tonpezona, den Piäraus ausfüllend standen, so gewinnen wir damit in der Tat eine für das παρεκρίθησαν διαταχθέντες während der Nacht bei einer aktiven Flotte von Ruderschiffen glaubhafte Situation. Sie hatte dann die Küste im Rücken, die Schiffe konnten am Lande vertaut, teilweise auch auf den Strand gezogen und so von den Mannschaften der Morgen abgewartet werden."

Damit wäre allerdings die Lücke ausgefüllt, die Busolt und andere gelassen haben. Aber dieser Lösung stehen die folgenden erheblichen Bedenken gegenüber. Nach der schon oben von Professor Jacoby gegebenen Erklärung „erfordert παρακρίνειν eine Ortsangabe oder sie läßt sich aus dem Zusammenhange leicht ergänzen. Dies ist auch hier der Fall. Die Ortsangabe ist Salamis: sie fuhren ἐπὶ τὴν Σαλαμῖνα und stellten sich geordnet (διαταχθέντες) auf παρὰ τὴν Σαλαμῖνα". Also nicht im Piräus und an der Küste von Attika. — Wir legen indes den Hauptakzent auf andere Faktoren. Die Schwierigkeiten, die sich der Flottmachung einer so großen Menge von Schiffen entgegenstellen, scheint uns gerade Bauer sehr gut zu übersehen. Sie finden auch in Herodot 70 mit der oben angeführten „Abundanz des Ausdruckes" besondere Betonung. Nach

Digitized by Google

Es ist daher zu untersuchen, ob der im Kap. 76 genannte „westliche Flügel" mit dem im Kap. 85 ebenso bezeichneten identisch sein kann. Zu diesem Zweck müssen wir uns nochmals die Situation am Tage vor der Schlacht ins Gedächtnis zurückrufen. Nach dem Kriegsrat hatten die Perser ihre in Phaleron aufgeschleppten Schiffe flott gemacht und waren in der Richtung auf Salamis ausgelaufen. Sie mußten die Bucht mit westlichem — dem Auslaufkurs — verlassen und werden dann nach Norden gedreht haben, da nur von hier aus die Griechen erwartet werden konnten. Nach Herodot und Plutarch (Them. 12) geschah dies in Ruhe, was bei der engen Bucht und der großen Anzahl der Schiffe nur verständlich ist. Da die Griechen keine Miene machten, auszulaufen und die gebotene Schlacht anzunehmen, wurde der Gedanke an eine solche für diesen Tag aufgegeben.

Am Spätnachmittage oder am Abend kommt die Botschaft des Themistokles von der beabsichtigten Flucht der Griechen und erfolgen die drei Befehle des Xerxes, deren Übereinstimmung bei Herodot und Aeschylus wir versucht haben, nachzuweisen. Hier muß gefragt werden: Wo stand in diesem Augenblick die persische Flotte und wie mußte sich demnach die Ausführung gestalten? Sie kann nur nach unseren Nachrichten in größerem oder geringerem Abstand südlich der in den Sund von Salamis führenden Pässe gestanden haben, denn diese, wie auch Psyttaleia sollten erst jetzt besetzt werden. — In welcher Formation sie war, kann außer Betracht bleiben. Gleichgültig, ob sie sich in der (uns von Herodot überlieferten) Kriegsgliederung von vier Geschwadern, in tiefer Marschkolonne nebeneinander befand oder schon breiter formiert oder selbst (was noch weniger wahrscheinlich) schon zu

---

ihm nahm schon das Auslaufen und die Aufstellung der persischen Schiffe soviel Zeit in Anspruch, daß sie damit nicht einmal am Tage fertig wurden. Daß die Perser dann noch imstande gewesen wären, in den Piräus einzulaufen und sich da zu vertauen, halten wir für ausgeschlossen. Da unterschätzt Bauer die Zeit und Schwierigkeiten einer solchen Operation doch sehr bedeutend. Zweck und Nutzen einer Translozierung vom Phaleron nach dem Piräus sind außerdem nicht ersichtlich. Schließlich setzt sich Bauer noch mit Herodot (VIII, 76) und Aeschylus (S. 382, 383) in Widerspruch, die beide bestimmt aussprechen, daß die persische Flotte die ganze Nacht in See geblieben wäre. Das bezeichnet B. allerdings als „nicht glaubhaft". — Trotz der großen Klarheit, mit der gerade B. in seinem sehr fesselnden Aufsatz die einzelnen Probleme behandelt, können wir ihm in seinen Hauptpunkten nicht folgen. Grundsätzlich unterscheiden wir uns von ihm, daß wir in allen wesentlichen Punkten an Herodot festhalten, er ihm dagegen in einigen wichtigen (z. B. bei Keos und Munychia) topographische Unrichtigkeiten vorwirft. Dafür macht er seine Beweisführung aber wieder u. a. von dem Standpunkt des Siegesdenkmals auf Kynosura abhängig. Er stützt sich in bezug auf die Lage des Tropaion auf die Untersuchungen von Milchhoefer. Aber gerade dieser bedeutende Archäologe steht hinsichtlich des Ortes der Schlacht auf dem entgegengesetzten Standpunkt von Bauer. Sehr zutreffend macht auch Raase (S. 44) geltend, daß trotz Thukydides II, 92 (wo ein Abweichen von der Regel berichtet wird) das Tropaion gewöhnlich an der Stelle errichtet würde, wo sich die feindliche Schlachtlinie zur Flucht gewendet habe. Das gleiche weist Delbrück (a. a. O., S. 55) für Marathon nach. Wir haben uns auf diese mehr nebensächliche, jedenfalls nicht ausschlaggebende Denkmalsfrage auch aus dem Grunde nicht eingelassen, weil gerade die Platzbestimmung bei einer Seeschlacht noch besondere Schwierigkeiten bietet. Für das Denkmal aber werden oft Gelände- und künstlerische Rücksichten — Höhe über und Sichtbarkeit vom Meere aus — entscheidend gewesen sein. — Sind daher die 1000 m, um die sich u. a. der Streit über den Ausgangspunkt der Schlacht dreht, gerade hier von erheblichster Bedeutung, so können sie für den Platz des Siegesdenkmals für Salamis kaum ins Gewicht fallen.

Digitized by Google

einer Dwarslinie quer über die Bucht übergegangen war: immer war ihre Front und ihr Kurs nach Norden den Pässen zu gerichtet, von wo der Feind zu erwarten war. Selbst wenn wir mit Busolt — gegen Herodot und Aeschylus — annehmen sollten, daß die Pässe und Psyttaleia schon am Tage besetzt wären, lagen die persischen Schiffe noch auf nördlichem Kurse. Dann aber zeigte der linke persische Flügel nach dem südlichen Salamis, der rechte mußte quer ab von Akte auf Attika stehen. — Bei dieser Sachlage wird auch der Befehl des Xerxes, gerade den westlichen Flügel um Salamis zur Sperrung der Nordwest-Passage herumlaufen zu lassen, verständlich und auf das natürlichste erklärt. Er stand am nächsten hierfür, sein Abschwenken bzw. Abbrechen brachte darum keinerlei Störungen für die anderen Geschwader mit sich.

Hieraus ist mit Sicherheit zu schließen, daß die in beiden Kapiteln genannten „westlichen Flügel" nicht identisch sein können. Denn der VIII, 76 erwähnte konnte in diesem Stadium unmöglich nach Eleusis zu gerichtet sein, vielmehr mußte er bis zum Abend nahe der südöstlichen Küste von Salamis, wohl noch südlich von Selinia stehen. Er konnte nicht schon die Pässe passiert haben und in den Sund eingetreten sein, denn diese Pässe wurden erst in der Nacht besetzt.

Am Tage also, wo die persische Schlachtlinie sich von Osten nach Westen erstreckte, Kurs und Front nach Norden hatte, war der westliche persische Flügel der **linke**. Sollte er nach Eleusis gerichtet sein, mußte nach Durchschreiten der Pässe eine gewaltige Linksschwenkung um etwa 120° (über 10 Strich) vollzogen werden.[73]) Erst dann stand die persische Schlachtordnung so, wie es Herodot VIII, 85 niedergelegt hat. Jetzt war aber der westliche (richtiger nordwestliche) persische Flügel der **rechte** und der linke erstreckte sich, wie ebenfalls da angegeben, in östlicher (richtiger südöstlicher) Richtung nach dem Piräus hin. Die Schlachtlinien verliefen von Süden nach Norden, Kurs bzw. Front waren jetzt nach Westen (wahrscheinlich WSW) gerichtet.

Wird dies angenommen und festgehalten, so fallen in der Hauptsache die Schwierigkeiten und Dunkelheiten, die unseren ersten Historikern soviel Mühe bereitet haben, weg. Hierdurch wird es möglich sein, „Herodot mit der Topographie in Einklang zu bringen", wie Goodwin sagt, und unter voller Aufrechterhaltung seines — und Aeschylus' — Textes ein wenigstens in den Hauptlinien wahrscheinliches Bild der Vorgänge zu entwerfen. Die II. Operation, die den größten Teil der Nacht ausgefüllt haben muß, bestand nur in der Detachierung des auf dem linken (westlichen) Flügel stehenden (IV. ?) Geschwaders, Besetzung Psyttaleias (durch das Heer), Schließung der Pässe (durch die Flotte). War dies geschehen, stand das persische Gros ungefähr auf der Höhe Keos—Kynosura, und zwar südlich dieser Linie oder Orte.[74]) Da die persischen Schiffe den ganzen Raum bis Munychia gefüllt haben

[73]) Es ist noch ein Aufmarsch, durch Abbrechen von den Flügeln und nachheriges Einschwenken denkbar, der sich aber durch Kreuzung der Kolonnen schwieriger gestaltet haben dürfte. Man kann sich auch vorstellen, daß die östlich Psyttaleias stehenden Schlachthaufen durch Schwenkung, die westlich dieser Insel durch Aufmarsch ihre neue Stellung erreicht hätten (s. Raasesche Skizze).

[74]) Nimmt man Keos und Kynosura auf derselben Seite und nahe zusammenliegend an, so würde sich die persische Hauptmacht hinter dieser langgestreckten Halbinsel, die zweifellos für die Nacht besonders gute Landmarken bietet, aufgehalten haben. Folgt man Milchhoefers Vorschlag Atalawa für Keos zu setzen, müssen Teile der persischen Flotte noch südlich dieser Insel und Psyttaleias gestanden haben.

Digitized by Google

sollen, müssen sie in tiefen Kolonnen marschiert sein. Das erlaubte die militärische Situation und erforderten ebenso die Fahrwasserverhältnisse der beiden Pässe östlich und westlich von Psyttaleia, die nur 1100 m, bei Atalanta sogar nur 600 m breit sind. Aber auch andere Rücksichten machten dies erforderlich. — Wir sind ganz mit Usslar[75]) einverstanden — obwohl er an der Hand von Busolt einer anderen Auffassung folgt —, daß es unmöglich ist, „eine bereits nach einem anderen Plane im Aufbruch befindliche Flotte plötzlich bis Tagesanbruch neu zu formieren". — Wir lassen daher auch aus diesem Grunde die persische Flotte für den ersten Teil der Nacht in der gleichen Formation, die sie am Tage gehabt hat und schieben sie nur einige Seemeilen nach Norden vor.[76]) Wenn es ihr nach Mitternacht gelang, westlich und östlich Psyttaleias Aufstellung zu nehmen und dann langsam in die Schlachtordnung überzugehen, war das für die Nacht und die große Menge der Schiffe schon eine sehr bedeutende Leistung.

---

[75]) A. a. O., S. 692.

[76]) In einem sehr instruktiven Plan zu seinem Aufsatz gibt Raase eine Skizze der beiden in Betracht kommenden Aufstellungen — am Vorabend und zu Beginn der Schlacht —, die in schematischer Darstellung die Bewegungen der Perser verdeutlichen sollen. Durch Pfeilstriche wird angezeigt, wie Raase sich — ganz in unserem Sinne — das Abbrechen des westlichen persischen Flügels, der Salamis umkreisen soll, sowie den Vormarsch des persischen Gros vorstellt. Wir haben nur die folgenden grundsätzlichen Bedenken gegen die Stellung am Vorabend der Schlacht (a. a. O. in der Skizze) vorzubringen. In ihr ist die ganze persische Macht gewissermaßen in eine große Vorpostenstellung aufgelöst. Dem Zwecke, in der Nacht einzelnen griechischen Schiffen ein Durchbrechen zu verwehren, wäre sie damit vielleicht gerecht geworden. Mehr aber nicht. Trat z. B. der Feind schon in größeren Haufen geschlossen, also an einer Stelle mit Übermacht auf, so war diese Aufstellung unzureichend. In noch höherem Grad ist dies der Fall, wenn man sie mit dem Maßstabe einer Aufstellung zur Schlacht am Tage — und Xerxes beabsichtigte doch eine solche — mißt. Dann stand sie viel zu dicht vor den Defileen. Warfen sich die Griechen auf einen Flügel, hätten sie ihn wohl überwältigen können, ehe der durch Psyttaleia behinderte andere zur Umfassung hätte einschwenken können.

Grundsätzlich wäre also, wie schon oben bemerkt, diesen Engpässen gegenüber zu fordern, daß die Perser sich mehrere Tausend Meter südlich davon aufgestellt hätten. Dann wären sie — gleichgültig in welcher Formation — immer in der Lage gewesen, sich zu entwickeln und den ausbrechenden Griechen vorzulegen.

Wir müssen außerdem nach Herodot (VIII, 70) bezweifeln, daß die Griechen noch am Tage mit einer so viel Zeit erfordernden Aufstellung fertig hätten werden können. Aus dieser Vorbereitungsstellung dann am nächsten Morgen in die Angriffsstellung überzugehen, wäre abermals ebenso schwierig wie zeitraubend gewesen. — Aus allen diesen Gründen haben wir uns die persischen Geschwader südlicher und in mehreren tiefen Marschkolonnen formiert am Tage vor der Schlacht zu denken.

Wir verzichten darauf, für die vorstehend berührte taktische Frage die Regeln wiederzugeben, die sich für die einzelnen Formen der Kriegsblockade herausgebildet haben, wo es sich ebenfalls darum handelt, einen ausbrechenden Feind zu stellen. Wir ziehen es vor, ein Analogon aus unserer Landkriegsgeschichte heranzuziehen. Trotz aller Verschiedenheit von See- und Landkriegsführung, die vornehmlich durch den Wesensunterschied der beiderseitigen taktischen Einheiten bedingt wird, dürfte es gerade den vorliegenden Fall ausgezeichnet illustrieren.

Bei der Verteidigung der Insel Alsen 1864 glaubten die Dänen ebenfalls den Schwerpunkt auf eine auch mit Artillerie ausgestattete sehr starke Vorpostenlinie längs des Sundes legen zu sollen, die aber nach dem Übergang am 29. Juni sofort an den verschiedensten Stellen mit Übermacht durchbrochen wurde. Das Werk des Großen Generalstabes (Bd. II, S. 697) sagt hierüber

Digitized by Google

Die dritte Operation, Aufmarsch zur Schlachtordnung und Anmarsch zum Gefecht, wird sich nach den Sichtigkeitsverhältnissen — Mondlicht und anbrechender Tag — gerichtet haben. Nachtmarsch und Aufstellung mußten sich aber in der einfachsten Weise an die am Tage eingehaltene Ordnung anschließen und von einer in die andere übergehen, sollten sie gelingen. Auch dann würde man noch bei Tagesanbruch einige Stunden zuzugeben haben, um die Ordnung wiederherzustellen, die in der Nacht auch bei gut eingeexerzierten Geschwadern, die nicht den zwanzigsten Teil der Stärke dieser Armada erreichen, gewöhnlich etwas verloren geht.

Aber die weit größere Bedeutuug dieser Auffassung sehen wir darin, daß es hiernach fast unmöglich ist, die Schlacht ganz in den Sund hineinzuverlegen. Bei Busolt und denen, die ihm folgen, war es ja auch nur die nicht zu umgehende Konsequenz ihrer Textauslegung (Verbindung von VIII, 76 mit VIII, 85). Wir haben festgestellt, daß es ihnen trotzdem nicht gelungen ist, die übrigen von Herodot und Aeschylus gegebenen Daten hiermit in Übereinstimmung zu bringen. Standen indes die Perser im ersten Teil der Nacht mit der Front nach Norden vor dem Sunde, so mußten sie sich bei Anbruch des Tages neu ordnen, vielleicht auch breiter formieren, ehe sie mit der großen Linksschwenkung bzw. ihrem Aufmarsch begonnen haben können. Da es sich um 500 bis 600 Schiffe handelte, die bei einer Front von fast 2000 m auch eine beträchtliche Tiefenausdehnung haben mußten, wird dieses schwierige, mit solchen Massen nie wieder ausgeführte Manöver längere Zeit, d. h. Stunden, in Anspruch genommen haben. Ebensoviel Zeit haben wir den Griechen zum Auslaufen und Aufmarsch zuzubilligen.[77]) Schon diese Überlegungen weisen darauf hin, daß der Zusammenstoß nur am Eingang des Sundes stattgefunden haben kann.

Wo sich die Gegner in Sicht bekommen haben, ist nicht leicht festzustellen. Sehr wahrscheinlich vollzogen die Perser ihren Aufmarsch zu beiden Seiten Psyttaleias. Ihrem linken Flügel wäre so die griechische Flotte durch das vorliegende Kynosura entzogen gewesen. Nach unseren Quellen haben wir weiter anzunehmen, daß die Perser erst nach Beginn des Kampfes in den Sund eingedrungen sind. Nach Diodor ließen sie hierzu die überschießenden Schiffe auf dem linken Flügel abbrechen. Nach

das Folgende: „Das Bestreben, die ganze Strandlinie . . . durch stärkere Infanteriekräfte zu sichern und die sich hieraus ergebende Verzettelung der Truppen erwies sich als höchst verderblich. Auf diese Weise war nirgends auch nur vorübergehend eine eigentliche Überlegenheit zu erzielen. Ohne Zweifel hätte das dänische Oberkommando besser getan, die Masse der Infanterie und Feldartillerie bei Ulkebüll (d. i. etwa 3000 m rückwärts) bereit zu stellen und den ausgedehnten Strand durch kleinere Abteilungen beobachten zu lassen."

77) Siehe auch Plutarch, Themistokles 14. „Es scheint übrigens Themistokles die Zeit nicht minder gut als den Ort ersehen und ausgewählt zu haben, da er seine Schiffe nicht eher dem Feinde entgegenstellte, als bis die Stunde kam, die immer einen starken Wind aus der See und eine Strömung durch den Sund herbeiführte . . ." d. i., wie wir gesehen haben, nicht vor 9 Uhr vormittags. Busolt hält diese Angabe auf Grund von Aeschylus 386 und Herodot VIII, 83 für falsch. Ersterer mag hierfür in Anspruch genommen werden, wenn man seine so poetische Beschreibung des anbrechenden Tages als exakte Zeitangabe behandeln will. Herodot dagegen, der erst die Mannschaften am Morgen sich sammeln, dann die Führer lange reden, jetzt erst die Schiffe zu Wasser bringen und das Auslaufen beginnen läßt, dürfte damit Plutarchs Angabe lediglich bestätigen.

Digitized by Google

Aeschylus wäre der rechte griechische Flügel vorgezogen gewesen. Wenn trotzdem die Athener auf dem linken zuerst gegen die Phöniker auf dem rechten Flügel zum Angriffe kamen, muß auch dieser gegnerische Flügel etwas vorgezogen gewesen sein.[78]) — Daß den „hereinströmenden" Persern die „Enge" nach unseren älteren Autoren verhängnisvoll geworden wäre, davon haben uns Busolt und Duncker nichts zu berichten. Das ist nur folgerichtig, da in der von ihnen angenommenen Aufstellung die Perser auch räumlich gar nicht eingeengt sind. Im Gegenteil fordert und begründet Duncker ausdrücklich seinen großen Raumbedarf (von Eleusis bis zum Piräus) für die persische Flotte, und auch Busolt läßt nur die Griechen, nicht die Perser räumlich beschränkt sein.[79])

Auf der anderen Seite zieht wenigstens Duncker auch die richtige Folgerung aus dieser räumlichen Unbeschränktheit der Perser mit den Worten:[80]) „Die schwersten Aufgaben hatten die Flügel der Hellenen, beide waren in Gefahr erdrückt zu werden. Sowie sie vorgingen, wurden sie von gleichen Kräften in der Front empfangen und von der gewaltigsten Übermacht in der Flanke genommen."

Ganz anders Busolt:[81]) „Über den taktischen Verlauf liegen nicht genügende Nachrichten vor. Aus Aeschylus ist aber zu schließen, daß die Hellenen mit ihren Flügeln die Perser umfaßten und zusammenschoben." Wie sie das bei ihrer Minderzahl, ohne die Mitte gefährlich zu schwächen, fertig brachten, wird nicht gesagt.[82])

Unter den ersten, die für den Ort der Schlacht am Eingang des Sundes eintraten, ist Löschke zu nennen.[83]) Von seinen Argumenten führen wir die folgenden an. Nach dem klaren Wortlaut bei Herodot, Aeschylus und Ephorus sei das Gelände um Psyttaleia das von den Persern ausgesuchte Schlachtfeld. Bei einer Schlacht innerhalb des Sundes erfüllte die Insel keineswegs ihren Zweck. Aeschylus' sehr genaue Schilderung des Anfangs des Kampfes sei ferner ganz unverständlich, wenn sich die Gegner am Morgen schon gegenüber gestanden hätten. Der persische Nachtmarsch, wie ihn Curtius, Duncker (und Busolt fügen wir hinzu) usw. annähmen, stelle eine unerhörte Tollkühnheit dar, auch trete die von allen Autoren betonte

---

[78]) Wir bekommen hierdurch die etwas schräge Front zum Sund in der Raafeschen Skizze (dessen Aufstellung a. a. O. nur nicht tief genug ist). Auch Milchhoefer nimmt eine solche an und führt (S. 34) aus . . . „so wurden dennoch die Athener auf dem linken Flügel mit ihren Gegnern, den Phönikern, am frühesten handgemein (V. 409, Herodot VIII, 84), da letztere nach dem Sunde hin zugleich die Tete bildete. In der Tat vergleicht Aeschylus die massenhaft herankommenden Perserschiffe vielmehr einem Strom (ῥεῦμα), der sich dann in den Engen bricht und verwirrt (V. 413, Diodor XI, 18), ein Bild, das erst unter der Voraussetzung ihrer schrägen Anfahrt völlig klar wird."

[79]) A. a. O., S. 704,1. „Die hellenische Flotte lag bei Alt-Salamis und konnte, da der Vorsprung Magula die Ausfahrt bis auf 400 m verengt, nicht in gerader, vollentwickelter Schlachtordnung herausfahren."

[80]) A. a. O., S. 286.

[81]) A. a. O., S. 704.

[82]) Die Verse, die hierfür in Betracht kommen, halten sich doch sehr allgemein. Sie lauten folgendermaßen:

417. Das Griechenheer verfolgte rings andrängend sie.
418. Mit wohlgelenkten Stößen . . .

[83]) A. a. O., S. 25.

Digitized by Google

„Enge" im Verlaufe des Kampfes gar nicht in die Erscheinung. Löschke kommt auf Grund seiner sorgfältigen und zum Teil wenigstens nicht anzufechtenden Untersuchungen auf eine Aufstellung der Perser südlich Psyttaleias in westöstlicher Ausdehnung, Front gegen Norden heraus. Ihnen gegenüber die Griechen zwischen Kynosura und Keramos-spitze, mit der Front nach Süden. Er muß hierfür allerdings eine Textänderung in Herodot VIII, 85 (Salaminos statt Eleusinos) vornehmen. — Gerade die letztere hat indessen eine ziemlich allgemeine Ablehnung erfahren, am schlagendsten wohl durch Busolt.[84])

Auch wir halten eine Textänderung grundsätzlich für bedenklich. Wir können uns aber außerdem aus militärischen Gründen mit Löschkes Aufstellung nicht einverstanden erklären. Sie war für beide Teile zu nachteilig. Insbesondere für die Griechen, die den Vorteil der „Enge" ganz aufgaben und sich vor Beginn des Kampfes in einer schwierigen und daher sehr ungünstigen Rechtsschwenkung befunden hätten. Die Perser auf der anderen Seite waren wieder durch Psyttaleia in ihrer Entwicklung auf das äußerste behindert. — Löschkes sonstige Argumente sind indes sehr beachtenswert und scheinen uns keineswegs widerlegt zu sein.

Auch Beloch kommt, ohne Löschke zu nennen, zu der gleichen Auffassung.[85]) — Von anderen Gelehrten, die unseren Standpunkt teilen, wäre noch der so früh verstorbene Archäologe Milchhoefer[86]) zu nennen. Er bezeichnet die bisherige „allgemeine Annahme" von der nächtlichen Umzinglung der Griechen in der salaminischen Bucht kurzweg als „ungeheuerlich". Er stützt sich hauptsächlich auf Goodwin „dessen eingehende, das Lokal sorgfältig berücksichtigende Erörterungen bisher der Wahrheit am nächsten gekommen sind".

Dem können wir nur beipflichten, und wollen diesen Teil mit den Worten schließen, mit denen auch Goodwin seine textkritischen Untersuchungen beendet.[87]) „Alle

---

[84]) Rheinisches Museum für Philol. 38 (1883) S. 627 ff. „Herodot sagt, daß die Phöniker den westlichen Flügel, nach Eleusis zu, die Jonier den östlichen, nach dem Piräus hin, eingenommen und daß jenen gegenüber die Athener, diesen gegenüber die Lakedämonier gestanden hätten (VIII, 85). Daraus ergibt sich, daß die Phöniker auf dem rechten persischen Flügel standen, die Jonier auf dem linken. In der Tat findet sich diese Angabe bei Diodor XI, 17,3. Weiter ergibt sich daraus, daß die Athener den linken hellenischen Flügel bildeten. Auch das sagt Ephorus (Diodor) XI, 18,1. Er las mithin schon bei Herodot VIII, 85,2 *πρὸς Ἐλευσῖνος* nicht *Σαλαμῖνος*, wie Löschke korrigiert.

[85]) In seiner Griech. Geschichte I, 376,1 folgert er aus Herod. VIII, 66 bis 96 und Aeschylus Perser 386 bis 423 „daß die Schlacht am Eingang des Sundes bei Psyttaleia geschlagen wurde". Er läßt die Perser auch mit der Front nach Norden kämpfen und will „aus der Hervorhebung des athenischen Flügels durch Aeschylus die Gewißheit erlangt haben, daß dieser der rechte sein müsse".

[86]) Karten von Attika, S. 32 bis 33. „(Sie beruht) doch lediglich auf den »zwei westlichen Flügeln« in Herod. 76 bis 85." Milchhoefer würde sogar, wenn sie dasselbe bedeuten sollten, „Herodot für verderbt halten, da die Lokalverhältnisse dennoch maßgebend bleiben müßten". Doch sei dies nicht nötig, daß Herodot auch ohne Änderung mit Ephorus und Aeschylus in Übereinstimmung zu bringen seien. — Vor allem weist er, wie schon erwähnt, nach, daß das mißverstandene Wort *κυκλούμενοι πρὸς τὴν Σαλαμῖνα* „sowohl eine partielle Kreisbewegung vor der Insel, als eine Umkreisung derselben bedeuten könne, und zwar in der einen wie in der anderen Richtung" und schließt „so kann und muß wohl das *κυκλούμενοι* auf das Einkreisen von der anderen Seite her gehen".

[87]) A. a. O., S. 249.

Digitized by Google

diese Schlachtenberichte sind reiner Unsinn, wenn wir glauben, daß die persische Flotte längs der attischen Küste innerhalb des Sundes vor Tagesanbruch aufgestellt war. Setzen wir das voraus, so geben uns Aeschylus, Diodor usw. nicht einen anderen Bericht über diese Sache, sie erzählen uns vielmehr ganz einfach eine unmögliche Geschichte."

IV.

Von Fachleuten, die sich durch selbständige und eingehende Untersuchungen verdient gemacht haben, sind von unseren Offizieren Stenzel und Usslar hervorzuheben. Jurien de la Gravière, der sich in seinem früheren Werk „Nelson und die Seekriege" als so gründlicher und unparteiischer Forscher bewährt hat, gibt auch von Salamis ein sehr fesselndes Bild in geistreichem Plauderton. Er belebt seine Betrachtungen durch viele interessante Vergleiche, hält sich aber ohne eingehende eigne Untersuchungen ganz an Herodot.

Gavotti liefert nur eine oberflächliche Skizze, auch sein Plan zur Aufstellung läßt zu wünschen übrig.[88])

Stenzel und Usslar folgen der Busoltschen Auffassung in den beiden Hauptpunkten: Anmarsch und Ort der Aufstellung. Im übrigen stehen sie nur hierin auf gemeinsamem Boden, in der Ausführung sind sie durchaus selbständig und weichen in den Einzelheiten erheblich voneinander ab.

So läßt Usslar nach Busolt, der sich wieder auf Bauer[89]) stützt, die griechischen Schiffe sämtlich südlich der Halbinsel Salamis in der Ambelaki-Bucht ankern bzw. aufschleppen. Sie ist etwa 1000 m lang, 400 bis 500 m breit, mit zum Teil felsigem Strand. Daß auf dieser Fläche und Küste 380 oder auch nur 310 Schiffe mit mindestens 60000 Mann Besatzung Platz finden sollten, kann man sich auch nach Bauers sorgfältigen Berechnungen nicht vorstellen. Auch er muß einräumen, daß in der Bucht selbst nur etwa 80 Schiffe aufzuschleppen waren. Wie und wo die 300 übrig bleibenden ankern sollten, ist nicht auszumachen. Besonders schwierig hätten sich dann das Auslaufen und die Entwicklung gestalten müssen. Stenzel, der berechnet hat, daß in der südlichen Bucht kaum 200 Schiffe Platz hätten, bringt die athenischen in der nördlichen unter. Wir schließen uns ihm an.

Über formaltaktische Einzelheiten dieser Periode haben wir bei den älteren Schriftstellern keine Angaben gefunden, wenn man nicht die drei Linien oder Ordnungen bei Aeschylus dazu rechnen will.[90]) Wir haben schon ausgesprochen, wie unwahr-

---

[88]) A. a. O., S. 28. Der rechte persische Flügel steht z. B. genau auf den Riffen, die am östlichen Rande des Georgios-Kanals liegen. Dann bleibt die Zahl der eingezeichneten Schiffe um mehr als die Hälfte gegen die im Text angegebenen zurück. Über die von den Griechen befolgte Taktik läßt er sich ungefähr folgendermaßen aus (S. 26): „Die griechischen Schiffe taten so, als wenn sie vorgehen wollten und gingen dann wieder auf ihre Basis zurück. Diese List hatte den Zweck, die Perser auf Salamis anzulocken, damit die Schlacht in der Nähe der Küste stattfände, welche für die Griechen eine zweite Verteidigungslinie bildete."

[89]) A. a. O., S. 90 u. f.

[90]) Wir hatten unsere Hoffnung auf das andere Buch von Gavotti: Storia della Evoluzioni Navali gesetzt, das auch für die Segel- und Dampfschiffsperiode eine Fülle von Angaben bringt. Dagegen haben wir keine Daten über Abstände usw. in der Ruderschiffsperiode entdecken können.

Digitized by Google

scheinlich es wäre, daß Xerxes sich mit solchen taktischen Details befaßt hätte und wie auch keine kriegerische Überlieferung für eine dreigliedrige Aufstellung sprechen konnte. Die Normalaufstellung der Ruderschiffsperiode war die ein- oder zweigliedrige Dwarslinie. Erstere überwog, letztere beschränkte sich oft nur auf eine Verstärkung durch eine zweite Reihe in der Mitte oder auf den Flügeln![91])

Usslar lehnt eine dreigliedrige Aufstellung mit den Worten ab: „daß sie nicht nur unnötig, sondern auch taktisch falsch gewesen sei, das zweite Glied decke die Lücken des ersten, ein drittes behindere die ganze Formation."[92])

Stenzel läßt bei der Überzahl der Schiffe und dem geringen Raum die persischen Führer ihre Schiffe „tunlichst eng" aufstellen. „Aber selbst bei nur 12,5 m Intervall von Schiff zu Schiff, wobei zwischen den Riemen zweier Schiffe bloß 2,2 m blieben, kam auf die Linie am Rande der Untiefe im Georgios-Kanal bis über Kynosura hinaus von 3300 m nur 266⅓ Schiffe im Treffen, die bei ebenfalls gering bemessener Treffendistanz von 20 m eine Tiefe von fast 150 m hatten." „Die 347 Schiffe der Griechen (mit denen Stenzel rechnet) erfordern zur Aufstellung in zwei Treffen bei zweckmäßiger Berechnung der Intervalle mit 15 m und der Treffendistanz von 1 Schiffslänge (etwa 35 m) 2600 m Länge und fast 110 m Tiefe. Der rechte Flügel mußte sich an Kynosura anlehnen, um nicht in der Flanke gefaßt zu werden."[93])

---

[91]) Bei Rhium (428 v. Chr.) wurden 5 Schiffe von 47 als Reserve innerhalb des Kreises zurückgehalten, bei den Arginusen (406) der rechte und linke Flügel durch eine zweite Reihe verstärkt, bei Aktium dagegen das Zentrum (durch das Reservegeschwader der Kleopatra) ebenso mehr als 2000 Jahre später (1571) bei Lepanto.

[92]) A. a. O., S. 694. Hiergegen wäre grundsätzlich nichts einzuwenden. Man könnte sogar noch weiter gehen und sagen, daß bei einer so engen Aufstellung, wie sie Stenzel und Usslar hier annehmen, wo nur 2 bis 4 m Raum zwischen den Riemen übrig bleibt, von einer Lücke im eigentlichen Sinne überhaupt nicht gesprochen werden kann, da sie nicht ohne Gefahr sich selbst die Riemen abzubrechen, also bewegungsunfähig zu werden, passiert werden konnte. — Viele, wenn nicht die meisten Seekämpfe im Peloponnesischen und den Punischen Kriegen müssen in eingliedriger Dwarslinie ausgefochten sein. Das schließt nicht aus, daß eine zweite Linie manchmal mit Vorteil angewendet ist. Besonders wenn sie, wie Stenzel für den zweiten Tag von Artemisium annimmt, als Reserve weiter rückwärts aufgestellt ist. — Auf der anderen Seite haben Mangel an Platz und andere Rücksichten häufig zu sehr viel tieferen Aufstellungen geführt.

[93]) A. a. O., S. 157, 158. Die damalige Triere war nach Stenzel etwa 35 m lang, 4,2 m breit, die Riemen hatten beinahe die gleiche Länge (4 m). Einen Meter für die Handhabung innenbords abgerechnet, würde für die Triere in der Bewegung einen Raum von 10,2 m ergeben. Bei 12 m Intervalle (oder Querabstand) würde demnach 1,8 bei 12,5 = 2,3, bei 15 m = 4,8 m freier Raum zwischen den Riemen übrig bleiben.

Admiral Serre gibt in seinem Buch: „Les Marines de Guerre de l'antiquité" der attischen Triere des 5. Jahrhunderts eine Länge von 40 m bei 4,4 m Breite und 1,1 m Tiefgang. Auch Bauer (S. 105) veranschlagt „die Breite einer Triere mit ausgelegten Rudern zu 14 m".

In dem „Entwurf einer Taktik für Ruderkanonenboote" (anscheinend aus dem Anfang der 50er Jahre stammend) sind Distanz und Intervalle (Längs- und Querabstände) auf eine halbe Kabellänge = 90 m festgesetzt. Keins der verschiedenen Modelle erreichte annähernd die Länge der Triere. Die Kanonenboote aus dem Jahre 1849 hatten 62′ (= 20 m) Länge bei 16′ (= 5 m) Breite, die späteren scheinen etwas größer gewesen zu sein. — Unser Boots-Exerzier-Reglement von 1891 bestimmt, daß „die gewöhnlichen Entfernungen zwischen den Booten einer Abteilung 10 m vom Heck bis zum Vorsteven bzw. von Dollbord zu Dollbord betragen sollen". Hier handelt es sich

Digitized by Google

Wenn Stenzel die zweckmäßigen Intervalle zu 15 m ansetzt, möchten wir dieses Maß als das theoretische Minimum, d. h. nur für die Bewegung einzelner Schiffe als zulässig ansehen. Daß sich aber 800 persische Schiffe mit nur 12,5 m Intervalle (also 2,3 m freien Raum) stundenlang in der Nacht in drei Dwarslinien geordnet auf der Stelle hätten halten können, halten wir auch bei den sehr handlichen Ruderschiffen für ganz ausgeschlossen. Geben wir aber des Argumentes halber die Möglichkeit einer so engen Aufstellung zu, so wäre sie jedenfalls für die Perser ein ausschlaggebender taktischer Nachteil gewesen. Die etwas weitere der Griechen, deren Einhaltung auch noch eine sehr schwierige Aufgabe gewesen wäre, verschaffte ihrem linken Flügel den ihr von Stenzel sehr geschickt zugewiesenen Vorteil, den rechten persischen etwas zu überragen und ihn dadurch vor Umfassung zu schützen. Der rechte griechische Flügel wird durch Anlehnung an die Ostspitze von Kynosura gesichert, was wenigstens bei der Einleitung des Kampfes wertvoll war.

Nach Stenzel rücken die Perser zuerst vor. Der linke griechische Flügel hielt anfangs zurück, um dem rechten Zeit zum Aufmarsch zu geben. Dem Vorbrechen und Einzelkampf mehrerer Schiffe folgt der allgemeine Kampf und das Umfassen des rechten persischen Flügels durch die Athener, „die ihren Gegnern in die Flanke rammend, die Riemen abstreifend und enternd anfielen, wobei sie durch ihre größere Manövrierfähigkeit und in dem flachen Wasser des Georgios-Kanals durch ihren geringeren Tiefgang begünstigt wurden". Hierdurch kam der rechte Flügel in Unordnung, diese teilte sich weiterhin der Mitte mit. Dann kam westliche Brise auf, die „die Manövrierfähigkeit der phönizischen Schiffe noch mehr beeinträchtigte, die mit ihren hohen Aufbauten dem seitlich einkommenden Winde eine größere Fläche boten". Schließlich wird noch die Geschicklichkeit der Athener in der Anwendung der Sporntaktik hervorgehoben, wobei ihnen die Schnelligkeit ihrer Schiffe und auf dem äußeren Flügel ihre genaue Kenntnis des Fahrwassers zu Hilfe kam. — Dann hätte noch den Persern die „Enge" bei Psyttaleia auf dem Rückzug sehr geschadet, wo bei der übergroßen Menge der Schiffe ein wildes Durcheinander entstand, wodurch dann der rechte griechische Flügel Luft bekam und die sich tapfer wehrenden Jonier — auf dem linken persischen — überwältigt wurden.

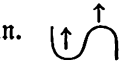
Usslar hält nach Busolt „zur Bewegung der 4,2 m breiten Triere 12 m für erforderlich", was wir für große Massen, wie gesagt, als durchaus ungenügend ansehen, da hierbei nur 1,8 m freier Raum bleibt. Perser wie Griechen sind in zwei Gliedern aufgestellt, letztere lehnen sich zunächst an Punta und Kap Varvari an.[94])

um Boote, von denen das größte nur 14 m lang, also 2½mal kleiner als die Trieren waren. — Wir brauchen schließlich nur an die Schwierigkeiten zu erinnern, die wir oft beim Wettrudern unserer Boote zu überwinden haben. Obgleich es sich meist nur um wenige Dutzend handelt, die aber gut einexerziert und sehr viel weiter aufgestellt sind als oben, helfen wir uns häufig durch Festmachen (der Hecks) an Leinen, um sie genügend ausgerichtet und in gleichen Abständen beim Start zu haben. — Schon diese Daten dürften zur Genüge die Unhaltbarkeit der für die Perser gewählten engen Intervalle dartun. Sollten indes die Hauptkräfte beider Parteien innerhalb des Sundes aufgestellt werden, so befand sich Stenzel in einer Zwangslage, der er auf diese Weise Rechnung getragen hat.

[94]) „Die Schlachtlinie hatte eine Ausdehnung von 6000 m, auf welche sich etwa 600 Trieren verteilten" — heißt es im Text (S. 694). Das würde für die Perser bei zweigliedriger Aufstellung

Digitized by Google

Die Griechen greifen zuerst an. Nach anfänglichem Zurückweichen bringen die Athener wieder vor, umfassen den rechten persischen Flügel und beginnen die ganze persische Linie aufzurollen. „Als aber die übrigen persischen Abteilungen zunächst die Vorwärtsbewegung der Phöniker zur Überflügelung des atheniſchen Flügels nachgebend, dann um den ersteren zu Hilfe zu eilen, immermehr in die Enge nach Westen zu hindrängten, stieß auch der rechte griechische Flügel vor, so daß jetzt die Griechen die gesamte persische Linie umfaßt hielten und sie bis zum Abend durch den südöstlichen Eingang zwischen Psyttaleia und dem Festland in die offene See trieben."

Recht sinnreich, nur fürchten wir viel zu künstlich, um der Wirklichkeit zu entsprechen, ist die Erklärung Usslars für diese Überflügelung der Perser. „Die Athener mußten zurückweichen, um wieder Anlehnung an Punta zu suchen, als sie die Absicht der Phöniker erkannten, ihre Flanken zu umgehen und ihre Linie aufzurollen. Durch dieses Zurückweichen bekam die Halbmondformation einen Knick und nahm auf dem atheniſchen Flügel die Gestalt eines Kreisbogens an.  Hierdurch wurde es möglich, nicht nur das Umgehen der eigenen Flanke zu verhindern, sondern auch bei dem nun folgenden Vorstoß die phönizische Flanke selbst zu überflügeln." [95])

Ebenso interessant wird erklärt, wie der rechte griechische Flügel es fertig brachte, genau zu der Zeit, wo es richtig und nötig war, seines Gegners Herr zu werden. „In diesem Moment (d. h. nach Erledigung der Phöniker auf dem anderen Flügel) war es Zeit für den rechten griechischen Flügel, die Jonier zurückzuwerfen und durch Umgehung von deren Flanke die Umfassung der Perser zu vervollständigen. Eher vorzugehen, wäre unrichtig gewesen, weil er sich durch Aufgabe seines Stützpunktes, Kap Varvari, der Gefahr ausgesetzt hätte, seinerseits durch eine persische Übermacht überflügelt zu werden, falls es den persischen Führern gelang, die Bewegung ihrer Flotten in den Sund hinein rechtzeitig zu hemmen. Die Griechen standen somit auf der Peripherie, die Perser im Kreise. Bei der großen Zahl mußte diese Position für letztere verderblicher werden, als sie für die letzteren hätte werden können. Die von den Persern geplante Kreisbewegung über Westen nach Südosten endete in eine von den Griechen verursachte von Nordwesten über Nordosten nach Südosten." [96]) — Von dem Eingreifen der II. und III. persischen Abteilung in den Kampf

---

nicht 12, sondern 20 m Intervalle ergeben. In seinem Plan läßt er das I., den Griechen direkt gegenüberstehende Geschwader einen Raum von 3000 m einnehmen. Dann ständen hier — unter Voraussetzung gleicher Intervalle für alle Teile — nur 300 persische, 385 griechischen Schiffen unmittelbar gegenüber, die auf 2500 m verteilt, nur mit etwa 13 m Intervall aufgestellt wären. Auf das II Geschwader kämen bei 1800 m = 180, auf das III. bei 1200 m Raum 120 persische Schiffe. Das wären in Summa die 600 Schiffe, die Usslar auf 6000 m verteilt. Da er vorher die Gesamtstärke auf 700 angegeben hat, bleiben für seine Umgehungskolonne nur 100 Schiffe. — Im Text spricht Usslar nicht von einzelnen Geschwadern, sondern Abteilungen, von denen die erste mit den Phönikern auf dem rechten, die dritte mit den Joniern auf dem linken Flügel gestanden hätte. — Es ist uns nicht gelungen, Text und Zeichnung vollständig in Übereinstimmung zu bringen.

95) A. a. O., S. 696.

96) A. a. O., S. 697. Mit den älteren Autoren ist diese selbständige und erfolgreiche Tätigkeit des rechten griechischen Flügels allerdings nicht in Übereinstimmung zu bringen. Auch mit

Digitized by Google

haben wir uns kein rechtes Bild machen können; von dem griechischen Vorgehen aber den Eindruck erhalten, als wenn hier abschnittsweise und nach ausgegebenem Programm ganz ausgezeichnet gearbeitet wäre. — Ob ein solches aber möglich war, dürfte sich am besten an der Hand von zwei Grundsätzen über das Wesen des Nahkampfes ergeben. „Der Vorwurf gegen die persischen Führer", führt Usslar Seite 697 aus, „verliert noch an Schärfe, wenn man bedenkt, wie schwer es ist, eine nach bestimmtem Plan im Nahkampf befindliche Flotte plötzlich nach veränderter Lage anders zu leiten."

Wir bekennen uns nicht nur zu der gleichen Auffassung, sondern erweitern sie noch dahin: bei solchen Massen, ihrem Ausbildungsgrad und den damaligen primitivsten Hilfsmitteln der Befehlsübermittlung war es unmöglich. — Ebenso einverstanden sind wir mit dem anderen Satz: „Jede Schlacht, die im Nahkampfe entschieden werden muß, geht immer sehr bald in ein Melée über. Eine taktische Leitung ist nur bis zum Zusammenstoß möglich. Von diesem Augenblick an müssen die Gruppen nach dem ihnen bekannten allgemeinen Schlachtplane oder nach eignem Urteil handeln."[97]) — Hätten die griechischen Flügel so, wie ihnen hier nachgerühmt wird, nach Plan oder nach eignem Urteil ihre Aufgabe gelöst, würden sie ein kaum wieder erreichtes Vorbild darstellen.

Akzeptiert man die von Stenzel und Usslar gegebene Lage, die sie wieder von Busolt übernommen haben, und untersucht nicht weiter, wie beide Parteien dorthin, dann zur Aufstellung gekommen sind und diese eingehalten haben, so wird man zugeben, daß sie, jeder auf seine Weise, recht geschickt verstanden haben, die großen Massen in den vorhandenen knappen Raum hineinzukomponieren. Bei Stenzel sind allerdings die Perser durch die gefährlich engen Intervalle vor eine kaum zu lösende Aufgabe gestellt. Wollte er indes die Hauptmacht der Perser der griechischen Schlachtordnung gegenüber entwickeln, was nur richtig und das gegebene war, ließ sich diese enge dreigliedrige Aufstellung kaum vermeiden. — Seinen in den Pässen aufgestellten II. und III. Geschwadern können wir keinen besonderen Wert beimessen. Eine Beteiligung am Kampfe kann er ihnen ja selbst nicht in Aussicht stellen. War aber das Gefecht im Gange, so war der Gegner durch die Hauptmacht so gebunden, daß selbst das Entkommen kleiner Gruppen nicht zu erwarten war. Da Stenzel die Umgehungskolonne ablehnt, die persische Macht über 1000 Schiffe einschätzt, mehr als 800 aber in seinem Gros nicht aufstellen kann, so hat vielleicht das Unterbringungsbedürfnis bei Placierung seines II. und III. Geschwaders eine Rolle gespielt.

Bei Usslar ist, haben wir ihn recht verstanden, sein I. Geschwader, weil schwächer als die Griechen, überhaupt nicht in der Lage, eine Entscheidung herbeizuführen. Das Eingreifen seines II. mußte sehr geschickt angestellt werden, sollte es

den neueren nicht. So läßt sich Busolt, z. B. S. 707,1, folgendermaßen über diese Episode aus. „Daß die Athener zuerst die Phöniker schlugen und dann in den Kampf des rechten Flügels eingriffen, ergibt sich daraus, daß mehrere Episoden aus dem späteren Stadium der Schlacht, die Athener im Kampf mit den Joniern zeigen (Herod. 87). Diesen naheliegenden Schluß hat auch Ephorus (Diodor XI, 19) gezogen."

[97]) A. a. O., S. 695. Ganz ähnlich Jurien de la Gravière (I, 53) „La tactique peut jouer un grand rôle dans la préparation de la lutte. Quand la melée est une fois établie, la tactique n'est pas seulement impuissante, elle est impossible."

Digitized by Google

nicht Verwirrung in die eignen Reihen tragen. Anderseits ist nicht abzusehen, weshalb seine III. hinter Kynosura aufgestellte Abteilung den Griechen bei ihrem ersten Vorgehen nicht sofort in die rechte Flanke fiel. — Ob die drei getrennten Geschwader bei beiden Seeoffizieren der Anlehnung an die Busoltsche Darstellung ihre Aufstellung verdanken oder ein Anklang an die „drei Linien" des Aeschylus sind, entzieht sich unserer Beurteilung.

So zweckmäßig auch die Griechen bei beiden Autoren das Gelände zur Anlehnung benutzen: sobald sie zum Angriff schritten, fiel dieser Schutz wieder weg. Aus Herodot (VIII, 84) und Aeschylus (406, 407) ist aber zu entnehmen, daß beide Flotten gleichzeitig zum Angriff vorgingen. Stenzel sucht auch weder aus ihm, noch aus der „Enge" einen Vorteil für die Griechen abzuleiten, die letztere tritt erst auf dem Rückzuge bei Psyttaleia in die Erscheinung.[98]) Er sucht den griechischen Erfolg in anderen Faktoren: Übung in der Rammtaktik (die wir schon oben behandelt haben), Kenntnis des Fahrwassers und größere Beweglichkeit gegen die hohen Aufbauten der Perserschiffe und ihren größeren Tiefgang.[99]) — Aus seiner sehr sorgfältigen Karte ist aber zu entnehmen, daß es sich um ein genügend klares und tiefes Fahrwasser gehandelt hat.

Wir sind daher der Ansicht, daß Wind, Strömung und Tiefgang gerade im Nahkampfe für beide Parteien ganz gleichmäßig ins Gewicht fallen mußten. Hier werden neben Glück und Zufall der durch Übung und Erfahrung geschärfte seemännische Blick entscheiden. Irgend ein Stellungsvorteil ist also bei Stenzel nicht vorhanden.

Anders bei Usslar. Ihm ist die Ambelaki-Bai — mit ihren Anlehnungspunkten Punta und Kap Varvari — die für die Griechen so günstige Enge, da es ihnen nach seiner Darstellung planmäßig gelingt, hier immer wieder Anlehnung zu finden. So wächst sich diese Bucht zu einem längeren und nur hierdurch für die Griechen so günstigen Defilee aus und wird ihrem taktischen Bedürfnis ausgezeichnet angepaßt. Allerdings setzt es ein Zusammenarbeiten der einzelnen, fast so ungünstig wie bei Busolt aufgestellten getrennten Abteilungen, eine Ausbildung, Leitung und taktisches Verständnis auf griechischer Seite voraus, wie es nicht oft in der Seekriegsgeschichte vorgekommen ist. Auch eine besondere Art des Gemenges und einen etwas minderwertigen Gegner. Läßt man alles dieses nicht gelten, so bleibt wie bei Stenzel kein eigentlicher Stellungsvorteil übrig.

Das Fazit unserer Untersuchung würde demnach sein, daß sich den Persern, wie sie Stenzel und auch Usslar aufstellen, eine gute Chance geboten hätte, ihre Überlegenheit durch Umfassung zur Geltung zu bringen.[100])

---

[98]) Daß sie im letzten Stadium des Kampfes eine wichtige Rolle spielte, wird später gezeigt werden.

[99]) Wohl aus Plutarch, Themist. 14 entnommen. Herodot nennt dagegen VIII, 60 die griechischen Trieren „schwerer". Stenzel gibt den Tiefgang der Trieren auf etwa 1 m an. Selbst im Georgios-Kanal (wenn sich der Kampf so weit hingezogen haben sollte) mit mindestens 3 m Wasser hätten daher beide Parteien noch genügende Tiefen gefunden.

[100]) Noch ein Wort über das von Usslar berichtete „Aufrollen" des rechten persischen Flügels. Im Landkriege ist Voraussetzung für ein Gelingen dieses Manövers — nach v. Alten (Handbuch für Heer und Flotte): das ideale Ziel des Flankenangriffes — „daß der Verteidiger keine Tiefe hat

Digitized by Google

Wir müssen noch auf den Nachtmarsch der persischen Flotte zurückkommen, der bei Stenzel und Usslar auf Busoltscher Grundlage ziemlich gleichlautend geschildert wird. Letzterer hat sehr scharfsinnig die Daten geprüft und nachgewiesen, daß der Mond — letztes Viertel — in der Nacht vom 27. auf 28. September gegen 1/22 Uhr aufgegangen ist.[101])

„Gesehen konnten die Perser in der dunklen Nacht nicht werden", sagt Stenzel (S. 156) „das Geräusch des Ruderns war bei den umhüllten Riemen nicht zu hören auf diese Entfernung (1852 m), dann wurde die Dwarslinie in drei Treffen gebildet (siehe Skizze)." — Ähnlich Usslar (S. 693) „die nächtliche Bewegung geschah unter dem Schutze der hohen Küsten, welche bei dunkler Nacht ein Sichten der Fahrzeuge bis auf die nächsten Entfernungen unmöglich machen. Trotz des engen Fahrwassers ist diese unbemerkte Umgehung wohl denkbar. . . . . Auch der etwa eine Stunde nach Mitternacht aufgehende Mond stand nicht günstig, da die Schiffe im Schatten der Küsten zwischen Mond und Griechen sich befanden".[102])

Angesichts dieser Urteile, möchten wir dies Manöver nicht mit unmöglich bezeichnen. Immerhin würde der Marsch bei der Masse der in Betracht kommenden Schiffe, den fast gänzlich fehlenden Hilfsmitteln der damaligen Schiffahrt, besonders für Bewegung großer Verbände in der Nacht, eine außerordentlich schwere, später nie wieder geleistete Aufgabe bilden.

Alle Gründe sprechen dafür, daß der Marsch, gleichgültig ob bis zum Sunde oder in den Sund hinein, in mehreren Kolonnen nebeneinander ausgeführt ist. Uns ist heute die Kiellinie, als die am leichtesten einzuhaltende die gegebene Marschformation. — In den Zeiten der Segelschiffe war es ähnlich, nur gab man den einzelnen Schiffen die Freiheit, sich nicht genau auf den Vordermann ausrichten zu müssen. Hierdurch würden die Abstände leicht größer,[103]) besonders bei Nacht.

---

und daß der Angreifer die aus dem Anmarsch gegen die feindliche Flanke sich ergebenden Vorteile durch schnelles und festes Zufassen auszunutzen versteht". — Weder „Flanke" noch „Tiefe der Aufstellung", sei hierzu bemerkt, spielen im Seekriege annähernd die gleiche Rolle wie an Land. — Ausgeführt wird das Aufrollen nach derselben Quelle, „indem die geschlagenen Kampfeinheiten seitlich auf die Nachbarabteilungen geworfen und dadurch das Gelände mit Truppen überfüllt wird, die sich gegenseitig hindern, nicht zur Wirkung kommen können und dem konzentrischen Feuer des Siegers preisgegeben sind".

Auch das kennt der Seekrieg nicht. Schon zwei Schiffe zusammenzudrängen, ist nur unter ganz besondern Umständen und nicht ohne Gefahr für das eigene Schiff möglich. Diese dann aber seitlich auf ihre Nebenleute und Nachbarabteilungen, zu werfen und dies fortzusetzen, so daß ein Aufrollen von Schiffen, wie bei den Landtruppenteilen, eintritt, ist nicht herzustellen. — Durch andere Umstände kann eine Auflösung der Verbände und Durcheinander von Schiffen, wie es auch bei Salamis stattgefunden haben muß — aber hier gerade durch die Tiefe der persischen Aufstellung nach unserer Überzeugung mit veranlaßt ist —, natürlich eintreten. Wir betonen nochmals, daß da die Kampfeinheiten im Land- und Seekriege fundamental verschieden sind, auch nicht jeder Ausdruck und Begriff von einem auf den anderen ohne weiteres übertragen werden darf.

101) Zur Chronologie und Geschichte der Perserkriege. S. 33.

102) Usslar zitiert hier selbst Milchhoefer (S. 33), der diese Umstände als Beweis für die Unmöglichkeit der unbemerkten Umfassungsbewegungen bei Nacht angeführt habe.

103) Ein sehr anschauliches Bild geben die Skizzen der Howeschen Flotte in den Tagen vor der Schlacht am 1. Juni 1794 in dem betreffenden Bande der Navy Records Society.

Digitized by Google

Ähnlich haben wir uns notwendigerweise die Marschformation der Trieren (und später der Galeeren) zu denken.[104])

Als Schiffsabstand würde bei halber Schiffslänge (17 m + Länge des eigenen Schiffes = 35 m) schon über 50, bei ganzer 70 m herauskommen. — Lassen wir die Perser ihre drei Geschwader zu 200 Schiffen in Kiellinie nur halbe Schiffsabstände nehmen, würde die Länge der einzelnen Marschkolonnen schon 10000 m betragen. Da aber halber Schiffsabstand zum Ausgleich der unvermeidlichen Fahrtunterschiede besonders bei Nacht zu wenig ist, wird mindestens ganze Schiffslänge als Abstand gewählt sein. Hierdurch würde die Länge der Marschkolonne aber auf 14000 m wachsen, es also notwendig geworden sein, die einzelnen Geschwader in mehreren Reihen marschieren zu lassen. Denn die Entfernung vom Phaleron bis Salamis beträgt nur rund 6 sm = 12000 m, von Munychia bis Psyttaleia bzw. Kynosura aber nur 8000 bis 9000 m. Diese allgemeine Betrachtung wird eine Vorstellung von der Schwierigkeit des Marsches geben, uns aber auch den Sinn des Herodotschen Satzes, der vielfach als Übertreibung bzw. als Berücksichtigung des Bakis Orakels angesehen wird, näher rücken: „Und nahm den ganzen Sund (von Keos) bis Munychia mit ihren Schiffen ein."

Würde demnach schon dieser nächtliche Kriegsmarsch als eine sehr hohe seemännische Leistung einzuschätzen sein, so mußten sich die Schwierigkeiten, aus diesem in der Dunkelheit oder bei schwachem Mondschein in die enggeschlossene Dwarslinie überzugehen, vervielfachen. Die Neuordnung mußte in einem Abstande von nur 1800 m vom Feinde in größter Stille, auch ohne Lichter erfolgen.[105]) Und das bei etwa 600 Fahrzeugen mit ungefähr 100000 Mann Besatzung, wo die Befehlsübermittlung mit der Stimme das einzige Verständigungsmittel bildete! Dann

---

104) Anerkennenswert eingehend ist Duncker auf formaltaktische Fragen eingegangen. Er fordert (A. a. O., S. 28 u. f.) „für eine Triere, die rudern soll, mindestens 40' (= 13 m), bei einiger Bewegung rechts und links 50' (= 16 m) Spielraum . . . . . Da aber die Schiffe imstande sein müssen zu wenden, müsse für jedes Schiff 150' (also etwa 48 m) gefordert werden!" — Auch hierdurch ist er augenscheinlich zu der ungewöhnlichen Länge seiner Schlachtlinie — vom Piräus bis nördlich von Salamis — gekommen. Da er die Hellenen durchgängig, die Perser in der Hauptsache sich eingliedrig aufstellen läßt, würde, genau gerechnet, selbst diese Strecke nicht annähernd für seine Anforderungen ausreichen.

Es sei noch bemerkt, daß wir für Längs- und Querabstände in der Regel die gleichen Maße zu nehmen pflegen. Sie betragen heute etwa drei Schiffslängen (300 bis 400 m) in den verschiedenen Marinen. Die Anforderung, dem einzelnen Schiffe in der Linie Raum für sich allein zum Wenden zu geben, stellen wir nicht. Es würden dazu 400 bis 600 m, je nach dem Drehkreis der Schiffe, erforderlich sein. — Die Triere war scharf gebaut (1 : 8½), hatte also an und für sich einen großen Drehkreis. Demgegenüber stand der sehr starke Motor von 150 Riemen, der zur Hälfte (durch „Streichen" an einer Seite) zum Drehen mitbenutzt werden konnte.

Hiermit konnte fast eine Wendung auf der Stelle ausgeführt werden. — Unter dieser Voraussetzung würde sich die Dunckersche Annahme von 150 Fuß für eine Wendung, d. h. etwa 1½ Schiffslängen, erklären lassen.

105) Aeschylus gibt uns Vers 380, 381 ein anderes, aber nach unserer Ansicht der Wirklichkeit sehr viel näher kommendes Bild über den Aufbruch der Perser und Einnahme der Nachtstellung mit den Worten:

„Aufmunternd rief sich Schar um Schar im weiten Schiff
Und wie die Reihe jeden traf, so fuhren sie . . . . . ."

Digitized by Google

mußten die Schiffe vielleicht stundenlang auf der Stelle gehalten werden, kein einziges Spähschiff der Griechen durfte vorhanden sein.[106])

Alles das setzt einen so erstaunlichen Ausbildungsgrad der Perser voraus, daß wir ihnen heute dies Manöver — abgeblendet und ohne Signale usw. — auch mit viel weniger Schiffen kaum nachmachen würden.[107])

Nehmen wir indes mit Stenzel usw. an, daß die Perser selbst dieser außergewöhnlichen Schwierigkeiten in der Nacht Herr geworden wären, so ist das für die weitere Entwicklung und Tätigkeit beider Flotten am anderen Morgen, wie sie sich aus der Nachtstellung zwingend ergeben mußte, einfach ausgeschlossen. Diese unsere Ansicht stützt sich auf folgende Tatsachen und Überlegungen:

1. Wie im II. Abschnitte nachgewiesen ist, stimmen alle älteren und neueren Autoren darin überein, daß die Griechen von der Nähe der großen persischen Flotte, wie sie hier aufgestellt wird, d. h. 1000 bis 1500 m von ihrem Schiffslager, keine Ahnung gehabt haben. Auch nach Anbruch des Tages wissen sie noch nichts von der ihnen so bedrohlichen Nähe, denn alle unsere Quellen berichten wieder, daß die griechischen Führer nach Tagesanbruch ihre Landsleute zusammengerufen und eine längere Ansprache gehalten hätten. Erst dann sind sie in aller Ruhe an Bord gegangen, haben ihre Schiffe flott gemacht und sind ausgelaufen, ohne die Hunderte von persischen Schiffen zu sehen. — Das ist undenkbar, wenn sie 1000 bis 1500 m in hellem Sonnenschein vor ihnen in Schlachtordnung gelegen hätten.

Eben als die Führer ihre Reden beendigt hatten, kam das nach Aegina gesandte Schiff zurück. Ob es nun von Süden oder, was sehr viel wahrscheinlicher ist, von Norden her kam: auf jeden Fall hätte es die lange persische Schlachtlinie, war sie Salamis gegenüber aufgestellt, passieren müssen. Benachrichtigung der Griechen von der drohenden Gefahr, Alarm, Beschleunigung des Auslaufens wären die selbstverständlichen Folgen gewesen. Nichts davon geschah.

2. Auf der anderen Seite erscheint es ausgeschlossen, daß die Perser den 1 bis 1,5 km vor ihnen liegenden Griechen Zeit gelassen haben würden, sich ungestört einzuschiffen, auszulaufen und sich in Schlachtordnung aufzustellen. Hier hätte, z. B. der linke athenische Flügel — nach Stenzel —, die persische Linie auf 400 bis 500 m in Marschkolonne passieren müssen. Noch umständlicher hätte sich aber die Entwicklung nach Usslar gestaltet. Wird überhaupt zugegeben, daß 385 Schiffe in der engen Bucht von Ambelaki Platz gefunden hätten, konnte das Auslaufen aus der kaum 400 m breiten Enge, die doch höchstens 30 bis 35 Schiffe zu gleicher Zeit passieren konnten, nur langsam, nicht wie Usslar annimmt „sehr schnell" vor sich gehen.[108]) — Die Perser würden gegen die elementarsten Grundlagen des Krieges

[106]) Vor Artemisium werden von Herodot (VII, 179) drei Spähschiffe ausdrücklich erwähnt.

[107]) Von der Beschränktheit des Raumes im Verhältnis zu den bei Salamis beteiligten Streitkräften — über 1000 Schiffe, mit mehr als 150000 Mann Besatzung — ist es nicht leicht, sich eine zutreffende Vorstellung zu machen. Nie haben sich vor- oder nachher ähnlich große Massen gegenübergestanden; bei Aktium z. B. waren nicht halb soviel Schiffe tätig. Dabei beträgt die Entfernung von Psyttaleia bis zur Insel Georgios nur etwa 3 sm (= 5550 m), die Durchschnittsbreite des Sundes ist nur 1 sm (= 1852 m). Der ganze in Betracht kommende Raum erreicht kaum die Größe des Kieler Hafens (bis Friedrichsort).

[108]) A. a. O., S. 695.

Digitized by Google

verstoßen haben, wenn sie diesen für sie äußerst günstigen Moment nicht zu einem überraschenden Vorstoß ausgenutzt hätten, wie es später Kimon am Eurymedon (467 v. Chr.) und Lysander bei Aegos Potami (405 v. Chr.) mit soviel Erfolg taten. Daß ihre kriegserfahrenen Führer ihre besten Chancen aus der Hand gegeben und es in falsch angebrachter Ritterlichkeit auf ein mittelalterliches Turnier hätten ankommen lassen, haben wir kein Recht anzunehmen. Schon ein Vorstoß von 50 bis 100 persischen Trieren in jede Bucht hätte den Griechen das Abschleppen und Einschiffen sehr erschweren, zu bedeutenden Verlusten führen, den Aufmarsch aber verhindern müssen.

3. Wie man sich zu den Bewegungen der Perser auch stellen mag: Darin herrscht Übereinstimmung, daß sie die angenommene Flucht der Griechen verhindern sollten. Die von Aeschylus berichtete Überraschung der Perser hat daher eine große Wahrscheinlichkeit für sich. Herodot wiederum läßt auch die Griechen, andere Schriftsteller einen ihrer Flügel beim plötzlichen Erscheinen des Gegners stocken. Wie dies zu erklären ist, kann später erörtert werden. Sicher ist, daß gerade diese Überlieferung unverständlich wäre, hätten sich die Vorgänge des anbrechenden Morgens — vom Flottmachen der Schiffe bis zum abschnittsweisen Auslaufen und allmählichen Einnehmen der Schlachtordnung — vor den Augen beider Parteien und in solcher Nähe abgespielt.

4. Sowohl Aeschylus (V., 410, 411), wie auch Diodor (XI, 17), Thukydides (I, 74) und Plutarch (Them. 14) sind darin einig, daß der Kampf zunächst unentschieden und die Perser erst ins Gedränge gekommen wären, als sie in die „Enge", also in den Sund, eingedrungen wären. Standen sie von Anfang an im Sunde, läßt sich diese Enge kaum konstruieren, wenn sich nicht, wie bei Usslar, die Bucht von Ambelaki dazu auswächst. Nur läßt sich, von allem anderen abgesehen, sein kunstvoll abgestimmtes „va et vient" der Griechen, mit den Grundgedanken des Nahkampfes, wie er ihn selbst entwickelt, ganz und gar nicht in Übereinstimmung bringen.

Aus allen diesen Gründen halten wir es nicht für möglich, daß die Perser in der Nacht in den Sund eingedrungen sind, sich vor dem griechischen Schiffslager aufgestellt haben und hier die Schlacht durchgefochten ist. Vielmehr fassen wir das Resultat unserer Untersuchungen dahin zusammen, daß alle Überlieferungen wie alle seemännisch-militärischen Überlegungen mit Notwendigkeit dahin zusammenlaufen, daß am Eingang des Sundes der Beginn und die Entscheidung des Kampfes zu suchen ist.

V.

Nachdem so für den Kernpunkt der Frage, soweit heute noch möglich, eine sichere Unterlage gewonnen ist, wäre noch eine kurze Erläuterung, wie man sich hiernach die Hauptmomente denken könne, zu geben. Zunächst, wie sich der griechische Aufmarsch vollzogen haben kann.

Mit Stenzel und der Mehrzahl der Autoren nehmen wir an, daß die Athener am nördlichen, die anderen Eidgenossen am südlichen Rande von Salamis ihre Schiffe aufgeschleppt bzw. verankert hatten. Erstere, die später den linken Flügel bildeten, hatten dann noch $2^1/_2$ sm (4500 m), die Spartaner bzw. der rechte Flügel nur knapp

Digitized by Google

2 sm (3500 m) bis zum Ausgang des Sundes zurückzulegen. — Aus dem verschieden langen Wege könnte auch das Zurückbleiben des linken (atheniſchen) Flügels erklärt werden.

Im Inneren der beiden verhältnismäßig engen Buchten war ein Ordnen der einzelnen Verbände untunlich, die zuerſt abgeſchleppten mußten auslaufen, um Platz zu machen. So werden die griechiſchen Schiffe mit dem Aufmarſch erſt außerhalb Punta begonnen haben, wobei ſie, um ihn zu erleichtern, nach vorn Raum geben, alſo geringe Fahrt laufen mußten. Hierbei wird der rechte Flügel mit dem kürzeren Wege um ſo mehr einen Vorſprung behalten haben, als der linke atheniſche auch etwas nach links ausholen mußte. Nach allen unſeren Nachrichten ſollen ſich die Gegner, als die Griechen ſich ſo formierten, noch nicht in Sicht gehabt haben. Das zu erklären bietet einige Schwierigkeiten. Die Perſer müßten noch ſüdlich Kynoſuras geſtanden — da von keiner Unſichtigkeit, ſondern im Gegenteil von hellem Sonnenſchein berichtet wird — und früheſtens mit der Schwenkung uſw. begonnen haben, als der griechiſche Aufmarſch vollendet war.[109])

Von der Punta bis zum Ausgange des Sundes ſind es etwa 2400 m = 1,3 sm, für die die Griechen bei 1 bis 2 sm Fahrt — um ſich noch zu rangieren und aufzumarſchieren — allein eine ganze Stunde und mehr brauchten. Den Perſern hätten wir ſogar noch längere Zeit für ihre Bewegung zu geben.[110])

Aus der vorlichen Stellung ihres rechten Flügels iſt vielleicht auch das Stoppen und Zurückweichen eines Teils der griechiſchen Schiffe, von der uns Herodot Kunde gibt, zu erklären. Da Aeſchylus, der ſich auf dem linken (athen.) Flügel befunden haben ſoll, nichts davon erwähnt, iſt es möglich, daß es nur den rechten anging.[111]) Wir möchten indes der Auffaſſung einiger Geſchichtsſchreiber entgegentreten[112]), daß dies Zurückhalten ſelbſtändig von den durch das Schlachtgeſchrei der Perſer erſchrockenen „Rojern" veranlaßt ſein könnte. Daß dieſe, die mit dem Rücken gegen den Feind ſaßen, plötzlich und aus eigenem Antriebe ſämtlich mit den Riemen „geſtrichen" haben könnten, iſt ausgeſchloſſen. Es hätte aber von allen zugleich und im Takt geſchehen müſſen, wenn nicht ſofort die größte Unordnung einreißen ſollte, die die Bewegungs- und Steuerfähigkeit der betr. Trieren ſehr bald aufgehoben haben würde. So grobe Verſtöße gegen die militäriſche Ordnung, die ein geordnetes Vorrücken und Manövrieren ſchwer beeinträchtigt hätten, dürfen wir ſelbſt den ſchwer zu diſziplinierenden Griechen nicht zutrauen. Hat alſo ein Stoppen oder Zurückweichen eines Flügels ſtattgefunden, kann dies nur auf Befehl der Archonten uſw. durch

---

[109]) Es iſt nicht zu verkennen, daß die Auffaſſung von Löſchke für dieſes Stadium ſich am beſten mit Aeſchylus deckt. Nur ſo iſt ohne große Schwierigkeiten das plötzliche Inſichtkommen beider Parteien zu erklären. Wecklein (S. 23) und Raaſe (S. 28) wollen letzteres nicht wörtlich nehmen, Aeſchylus habe nur ſagen wollen: „Schnell waren ſie alle da!" Das ſchwächt wohl ab, läßt aber doch auch den Eindruck einer gewiſſen Überraſchung beſtehen.

[110]) Soweit uns erinnerlich, gebrauchen ſchon unſere Geſchwader von 8 Schiffen 8 bis 10 Minuten zum Übergang aus Kiel in Dwarslinie.

[111]) Stenzel (a. a. O. S. 158) läßt die Athener auf dem linken Flügel „ſtreichen", um der Mitte Zeit zum Aufmarſch zu geben.

[112]) Z. B. auch Duncker VII, 248.

Digitized by Google

gleichzeitiges Manöver bewirkt sein. Es kann aus dem Bestreben erklärt werden, durch Zurückhalten eines Flügels dem anderen oder der Mitte Zeit zum Deployieren zu verschaffen. Nach rückwärts auf diese Weise Terrain zu gewinnen, war aber selbst für Ruderschiffe, ohne schwere Gefährdung der Ordnung nur auf ganz kurze Strecken möglich.[113]) Segel- oder Dampfschiffe würden dies Manöver in Formation überhaupt nicht versuchen.

Möglich ist es auch, wie Milchhoefer[114]) annimmt, daß der rechte persische Flügel vorgezogen war (jetzt erst nach Westen und Eleusis zu gerichtet) und die Griechen in dem Bestreben, sich parallel aufzustellen, um gleichzeitig an den Feind zu kommen, den linken Flügel zurückhielten. — Bei der Ostspitze von Kynosura muß die Gestaltung der Linie spätestens vollendet gewesen sein. Hier stand man nur wenige hundert Meter vom Feinde und wir haben das sehr bestimmt ausgesprochene Zeugnis von Aeschylus und Diodor, daß die Perser in den Sund selbst nicht sehr weit eingedrungen sind.[115]) Daß ein athenisches Schiff durch Ausbrechen aus der Linie den Kampf begann, ist ein weiteres Zeichen dafür, daß in diesem Augenblicke der griechische Aufmarsch vollendet gewesen sein muß.

In wieviel Gliedern auf beiden Seiten gefochten ist, läßt sich nur mutmaßen. Werden 12,5 m Intervalle als theoretisch noch möglich, praktisch aber ungenügend angenommen, war für die Griechen eine dreigliedrige Aufstellung mit etwa 130 Schiffen in jedem Treffen in dem 1600 m breiten Sunde noch möglich. Bei 15 m Intervall wären es 4, bei 18 bis 20 m (halbe Schiffslänge) 5, bei 35 m (ganze Schiffslänge) 8 Glieder bei den Griechen gewesen. Beinahe um ein Drittel tiefer müssen die Perser gestanden haben, selbst wenn sie vor Eintritt in den Sund etwas breiter aufgestellt waren, wodurch das uns von Diodor berichtete, so charakteristische Abbrechen der überschießenden Schiffe erforderlich wurde. Setzen wir als Treffendistanz nur eine Schiffslänge ein, hätte eine dreigliedrige Kolonne 175, eine fünfgliedrige 315, acht Glieder 515 und 10 Glieder 665 m Tiefe gehabt. Wir persönlich halten größere Intervalle und daher tiefere Aufstellungen für wahrscheinlich, das plastische Bild des „Stromes" der persischen Schiffe bei Aeschylus paßt außerdem am besten hierzu.[116]) Eine Regel-

[113]) Einige Schriftsteller wollen sogar aus Herodot VIII, 84 auf eine, wenn auch nur kurze Panik der Griechen schließen. — Busolt (S. 706, 4) glaubt diesen Vorfall zu einem Argument für die Schlacht innerhalb und längs des Sundes verwenden zu können, indem er sagt: „Die Hellenen konnten in dem Fall im Begriff sein, rückwärts zu rudern und ihre Schiffe auf den Strand laufen zu lassen, wenn sie die salaminische Bucht im Rücken hatten, andererseits wären sie auf die von Persern besetzte attische Küste aufgelaufen." Dem ist entgegen zu halten, daß selbst, wenn die Griechen die selbstmörderische Absicht gehabt hätten, ihre Schiffe auf den Strand zu setzen, sie dies niemals durch Rückwärtsrudern versucht haben würden. Bei diesem Manöver ist durch Aufhebung der Steuerfähigkeit so schwer Kurs zu halten, daß es nicht einmal einzelne Schiffe (ausgenommen ganz moderne Torpedoboote) versuchen würden, ein Hunderte von Metern entferntes Ziel durch Fahrt „über den Achtersteven" zu erreichen. Gruppen von Schiffen oder ein Teil einer Linie würde bei einem solchen gemeinsam ausgeführten Manöver sehr bald in die hoffnungsloseste Konfusion verwickelt sein.

[114]) A. a. O., S. 34.

[115]) S. a. Goodwin S. 238.

[116]) Eine Kombination der Skizzen von du Sein (unter Fortfall aller westlich Psyttaleias eingezeichneten Schiffe auf S. 112) und Raafe dürfte den besten Anhalt geben, wie man sich das Zusammentreffen beider Gegner ungefähr vorstellen kann.

Digitized by Google

mäßigkeit und Sicherheit im Ausrichten und Abstandhalten, wie es uns heute geläufig, ist naturgemäß bei dem Ausbildungszustand und Mangel an jeglichen Hilfsmitteln nicht vorauszusetzen. Wo Abstände nur durch Augenmaß zu bestimmen waren — wenn man sich überhaupt, was das wahrscheinlichste, nicht nur „gut klar", daher ziemlich weit ab voneinander hielt — werden die sich dem Auge am leichtesten einprägenden Maße von einer halben und ganzen Schiffslänge (18 und 35 m) die gegebenen gewesen sein.

Gegen jede Kriegsräson, die für den Kampf die größte Ausnutzung der Kampfkraft und darum eine möglichst breite Aufstellung verlangte und überwiegend zum Nachteil der Perser, waren sie zu der ungewöhnlich tiefen Aufstellung einer Marschkolonne gekommen, bei der die Mitwirkung der letzten Glieder naturgemäß zunächst ausfiel. Und nur die Eigentümlichkeit des Geländes war es, die zu tiefer Formation zwang und das ist der Grund, der gerade dieses so wertvoll für die an Zahl unterlegenen Griechen machte. Mit genialem Blick und hohem taktischen Verständnis hatte der führende Geist auf griechischer Seite erkannt, daß nur hier eine Chance war, gegen eine Übermacht den Kampf aufzunehmen. Das ist der geradezu ausschlaggebende Charakterzug dieser denkwürdigen Schlacht, dem keine andere Örtlichkeit irgendwie gerecht wird.

In einer Enge von fast einer Seemeile Länge und fast der gleichen Breite war der Schwächere gegen eine Umfassung der Flügel und ihren gefährlichen Folgen: zwei oder mehrere Schiffe gegen eins anzusetzen, gesichert. In diesem für eine Seeschlacht ausnahmsweise günstigen Defilee standen sich von Strand zu Strand nur gleiche Kräfte gegenüber, in dem Kampf Schiff gegen Schiff entschied aber die Qualität der Kämpfer. Die soviel tiefere Aufstellung der Perser hätte nur für einen Durchbruch besonderen Wert gehabt. Ein solcher ist aber im Seekriege, wenn überhaupt, dann nur unter ganz besonderen Verhältnissen von entscheidender Bedeutung. In scharfem Gegensatze zur Landkriegführung, wo bei einem der größten Kriegsvirtuosen aller Zeiten „der Gedanke des Zentrumdurchbruches in seiner Feldherrnlaufbahn immer mächtiger hervorgetreten ist".[117]) Ob die hinteren persischen Glieder je zu einem wirksamen Eingreifen kamen, ist zweifelhaft. Nach unseren Nachrichten dürfen wir sogar annehmen, sie haben nicht nur nichts genützt, sondern direkt geschadet.

Es muß noch die Frage berührt werden, ob es die Perser am Morgen vor dem Zusammentreffen noch in der Hand hatten, ihre ungünstige taktische Lage zu verbessern. War es Unverstand, Tollkühnheit oder richtiges Erfassen der Situation, das sie vorwärts trieb? Wir entscheiden uns für das letztere. Ein plötzliches und längeres auf der Stelle Halten — etwa vor dem Sunde — bietet für eine so große Flotte, wie wir bereits angedeutet, außerordentliche Schwierigkeiten. Es hätte zudem, war

---

[117]) S. v. Caemmerer. Die Entwicklung der strategischen Wissenschaften im 19. Jahrhundert, S. 174. An anderer Stelle (S. 33) wird ausgeführt. „Die nicht zu bestreitende Vorliebe Napoleons für den Zentrumsdurchbruch .... hatte ihn am Tage von Wagram 56 Bataillone zu drei nahe hintereinander befindlichen Massen von etwa doppelter Bataillonsfront verbinden lassen, um mit dem wuchtigen Stoße dieser Phalanx von 80 bis 100 Gliedern Tiefe eine Lücke in die feindliche Schlachtordnung zu brechen."

Digitized by Google

Psyttaleia einmal passiert, wenig genutzt. Ein Kehrtmachen hätte aber die ganze Armada in verhängnisvolle Verwirrung gebracht. Auch ein Abschwenken — gestattete es überhaupt der Raum — hätte nur die günstigen Chancen der Griechen vermehrt. So blieb nur ein tapferes Draufgehen übrig und das geschah. — Durch welche Mittel es auf der anderen Seite dem eigentlichen Leiter und Führer der Hellenen gelungen ist, die Schiffe der einzelnen Kontingente zur rechten Zeit und am rechten Ort schlagfertig aufzustellen, wieviel dabei Glück, „geniales Hinhauen" und taktisches Verständnis gewesen ist, darüber sind uns Einzelheiten nicht erhalten. Nur daß die Schwierigkeiten sehr hoch zu veranschlagen sind, wird schon aus unserer Darstellung hervorgegangen sein.

Die entscheidenden Züge aus dem Verlauf der Schlacht herauszubringen, ist nicht ganz einfach. Mit der allgemeinen Bemerkung bei Herodot (VIII, 85), „daß die Hellenen ordentlich in Reihen kämpften, die Barbaren aber nicht mehr geordnet standen und überhaupt nichts mit Bedacht taten" (von Curtius und Duncker ziemlich wörtlich übernommen), kommen wir nicht weit. Augenscheinlich bezieht sich das letztere auf ein späteres Stadium, da aus demselben Kapitel zu entnehmen ist, daß der Kampf zwischen Joniern und dem rechten griechischen Flügel lange Zeit unentschieden hin- und herschwankte.

Immerhin enthält der vorgenannte Satz einen Kern, der uns zu einer richtigen Anschauung besonders dann verhelfen kann, wenn er von Herodot selbst und anderen Autoren vervollständigt wird. So wird von Aeschylus und Diodor der Beginn der Unordnung bei den Persern auf das Eindringen in die Enge festgesetzt, womit nicht nur das Abbrechen der Flügelschiffe, sondern wohl auch ein engeres Schließen verbunden war. Auch der Tod des persischen Führers auf dem rechten Flügel, von dem uns sowohl Plutarch wie Herodot berichten, habe dazu beigetragen. Nach beider Zeugnis wurde die beginnende Unordnung durch das Nachdrängen der hinteren Schiffe beträchtlich vergrößert. Aber auch dieses muß sich nach unseren Quellen vor allem auf dem rechten persischen Flügel geltend gemacht haben.[118])

Ihm gegenüber standen die Athener, die mit einer Reihe von glücklichen Einzelkämpfen die Schlacht einleiteten. An ihrer Spitze Themistokles, um den sich die attischen Schiffe eifrig drängten und der zuerst in scharfem Vordringen die Phöniker zum Weichen brachte. Die Macht seiner Persönlichkeit, sein zur Nacheiferung anspornendes Beispiel, hielt eine beträchtliche Anzahl athenischer Schiffe zusammen und verschaffte ihnen augenscheinlich auf diesem Flügel zuerst eine Überlegenheit.[119])

In richtiger Ausnutzung ihres Erfolges kamen sie dann ihrem hart bedrängten rechten Flügel zu Hilfe, der gegen die Jonier einen schweren Stand hatte. Sie machten vor allem den Aegineten Luft, die sich nach Herodot nach den Athenern am

---

[118]) Themistokles, Kap. 14. Die anderen, den Feinden an Zahl gleichstehend, da diese in der Enge nur teilweise herankamen und wieder einander stießen, schlugen dieselben, nachdem der Widerstand bis zum Abend gedauert hatte. — Ähnlich, wie schon angeführt, Herodot, VIII, 89.

[119]) Plutarch: Themistokles, 14. Diese machten nun rasch den Angriff und schlossen sich dabei ganz an Themistokles an, teils weil sie ihm das richtige Verständnis des Zweckmäßigen zutrauten, teils weil sie sahen, daß des Xerxes' Admiral, Arcamenes, von seinem großen Schiffe, wie von einem Turm herab, gerade ihn mit Pfeilen und Wurfspießen bedrängte.

Digitized by Google

meisten auszeichneten. Erst jetzt am Abend kann wohl von einem allgemeinen Zurückweichen der persischen Linie bis in den nur 1100 m breiten Paß von Psyttaleia gesprochen werden.[120]) Daß diese zweite Enge den Persern verhängnisvoll wurde, bestätigt auch Plutarch[121]) mit den Worten, daß hier das stärkste Gedränge war und am hartnäckigsten gefochten wurde. — Dies wären die wesentlichsten und am glaubwürdigsten berichteten großen Züge.[122]) Alle stimmen darin überein, daß der Kampf den ganzen Tag gedauert hat, sehr hartnäckig, also lange Zeit unentschieden, und sehr blutig war. — Erklärlich ist ferner, daß die Perser mehr Schiffe und Leute verloren haben, als ihre Gegner. Auf die verschieden genannten Zahlen möchten wir um so weniger eingehen, als unsere Quellen darin übereinstimmen, daß auch nach der Schlacht die numerische Überlegenheit ihnen noch verblieben wäre. — Beide Parteien kehrten am Abend in ihr Schiffslager zurück, eine eigentliche Verfolgung kann demnach nicht stattgefunden haben.

Bei einer Prüfung der Größe und der Ursachen des Erfolges ist besondere Vorsicht am Platze. Daß hierbei die Legende manches ausgeschmückt und vergrößert hat, ist verständlich. Schon bei Schilderung der Schlußkämpfe haben wir stark mit ihr rechnen müssen. Immerhin dürften wir zu den nachfolgenden Schlußfolgerungen berechtigt sein. —

Bei Salamis haben die Griechen nicht nur ihre Anfangsstellung behauptet, sondern die Perser aus dem Sunde bis über die Enge bei Psyttaleia hinausgedrängt. Daß letztere bis in den Sund gekommen sind, darin sind ja die Vertreter aller Auffassungen einig. Daß sie aber gegen Ende des Kampfes mindestens bis Psyttaleia zurückgeworfen waren, dafür ist u. a. auch die Eroberung dieser Insel durch Aristides ein Beweis.[123]) Taktisch waren die Griechen daher zweifellos im Vorteil geblieben, ohne indes zunächst einen entscheidenden Sieg errungen zu haben. Dafür sind sie selbst die besten Zeugen. Den Feind am Abend noch zu verfolgen, dazu reichten ihre Kräfte nicht. Sie konnten sich nicht einmal entschließen, ihn am folgenden

120) Herodot, VIII, 91. Wie aber die Barbaren sich zur Flucht wandten und hinaussteuerten nach dem Phaleron, da führten die Aegineten, indem sie sich vor die Furt legten, denkwürdige Taten aus. Die Athener nämlich richteten mitten im Getümmel die Schiffe zugrunde, die widerstanden und flohen, die Aegineten aber die, so hinausfuhren.

121) Aristides, 9.

122) Auf die viel abgehandelte Frage der Verleumdung der Korinther durch Herodot wollen wir nicht eingehen, da er die Erzählung von ihrer anfänglichen Flucht durchgehends im indirekten Stil „als Nachrede der Athener" gibt. Er schließt sie außerdem (VIII, 94) mit dem ehrlichen Zusatz: „Allein die Korinther selbst geben das nicht zu, sondern halten darauf, sie seien mit die Ersten gewesen in der Seeschlacht; es zeugt aber auch für sie das übrige Hellas."

123) Die Wichtigkeit des Besitzes dieser Insel wird indes von Jurien de la Gravière (a. a. O., S. 51) beträchtlich überschätzt. Für die Schlacht hat ihr Verlust, wie bereits angedeutet, die persischen Verluste nur erhöhen können. Für den Auf- und Anmarsch muß sie den Persern dagegen höchst unbequem gewesen sein, denn sie konnten bei ihrer Überlegenheit nicht das geringste „Anlehnungsbedürfnis" haben, sondern mußten möglichste Bewegungsfreiheit anstreben. Ihr Ideal mußte die Hochseeschlacht sein. — Wir sind immer dagegen aufgetreten, solchen und ähnlichen „Stützpunkten" Funktionen zuzuweisen, die sie ihrer ganzen Natur nach nicht zu leisten vermögen, anderseits aber die Ansichten über das eigentliche Ziel und Wesen des Seekrieges auf das gefährlichste beeinflussen können.

Digitized by Google

Tage aufzusuchen, sondern blieben bis zum Abzug der Perser auf einen neuen Anfall gefaßt.[124])

Die Kräfte hierzu standen dem Großkönig auch nach griechischer Ansicht in ausreichendem Maße zur Verfügung. Daß der Geist der persischen Flotte eine wesentliche Einbuße erlitten hatte, war von vornherein nicht anzunehmen. Sie hatte sich unter den Augen ihres Königs sehr gut geschlagen, weit besser nach allen Zeugnissen als bei Artemisium. Noch dazu unter sehr ungünstigen Verhältnissen, die aber bei einem neuen Versuch ausgeglichen werden konnten. Trotz aller Lockungen hatten sich die kleinasiatischen Griechen in der weit überwiegenden Mehrheit treu erwiesen und besonders die Jonier sich ausgezeichnet gehalten und den besten ihrer Stammesgenossen gewachsen gezeigt.

Auch richtige strategische Überlegung sprach nicht gegen eine Wiederholung des Versuchs. Zwar ist zuzugeben, daß die strategische Lage für die Griechen günstiger geworden war. Sie hatten den persischen Vormarsch nicht nur zum Stehen gebracht, sondern auch den ersten Versuch, die Entscheidung durch die Flotte mit einem Schlage herbeizuführen, mit Kraft und Erfolg zurückgewiesen. Aber dieser Versuch war auf ungünstigem Gelände, darum in ungeeigneter Formation und unter der falschen Voraussetzung unternommen, daß es sich darum handele, einen wenig geordneten und entmutigten Feind zu verfolgen oder ihm den Rest zu geben. Als sich dies beim Anmarsch als Irrtum erwies, blieb nur übrig, den Stier bei den Hörnern zu packen. Vor solchen Nachteilen konnte eine umsichtige Führung ein neues Unternehmen schützen. Es gab z. B. noch einen anderen Weg, in die Bucht von Eleusis zu gelangen, oder sich ein weniger ungünstiges Schlachtfeld zu verschaffen. Auch eine Blockade konnte versucht werden, die so eng zu halten war, daß die Griechen auf die Hilfsmittel von Salamis allein angewiesen waren. Da hier an 100 000 Menschen zusammengedrängt waren, erscheint der Gedanke nicht aussichtslos. Schließlich hätte man an eine Landung auf dieser Insel unter Mitwirkung der Flotte denken können. Richtige Strategie hätte ja die Perser immer wieder darauf hinweisen müssen, die Entscheidung im Landkriege zu erzwingen.

Ausdauer und Zusammenhalten zählten nicht zu den hervorragendsten Tugenden der Griechen, der straffen Konzentration der Kommandogewalt begegnet man ausschließlich auf persischer Seite. Einem zielbewußten Willen auf dieser würden sich daher Mittel und Wege zu einem nochmaligen Schlage geboten haben. Alles kam demnach auf die Oberleitung an, aber gerade sie hat, darüber ist kein Zweifel möglich, in diesem entscheidenden Augenblicke vollständig versagt. — Wenn der Schlachttag selbst weder taktisch

[124]) Ed. Meyer (a. a. O., S. 39) läßt die persische Flotte schon am nächsten Morgen abfahren, um sich in Sicherheit zu bringen, gibt aber im Nachsatz zu, „daß den Griechen erst hierdurch die rechte Bedeutung ihres Sieges vor Augen getreten sei". — Auch nach Busolt (S. 708) unterschätzten die Griechen zuerst die Tragweite des Sieges und rüsteten sich zur Fortsetzung des Kampfes. Xerxes habe durch das Scheinmanöver des Dammbaues die Griechen von einem Angriff ablenken wollen, auch damit er Zeit zur Wiederherstellung seiner beschädigten Schiffe gewänne. In der zweiten Nacht sei dann die persische Flotte abgezogen. — Wenn Herodot in voller Erkenntnis des alle Erwartungen übertreffenden Resultats so bescheiden von dem Ausgang des Tages selbst spricht, wenn die Griechen sich trotz aller Beredsamkeit des Themistokles zu einer Verfolgung nicht entschlossen, es diesem auch nicht gelang, den persischen Rückzug durch seine zweite Botschaft zu beschleunigen, so glauben wir ein Recht auf eine etwas vorsichtigere Einschätzung des taktischen Erfolges zu haben.

Digitized by Google

noch strategisch Entscheidendes gebracht hat: der Mut des Xerxes — um mit Admiral v. Maltzahn zu sprechen — wurde sicherlich am Tage von Salamis erschlagen. Anders ist es nicht zu erklären, daß der persische Oberfeldherr an dem Erfolge eines neuen Versuches verzweifelte und das Spiel in der Hauptsache aufgab. Erst hierdurch wuchs sich das Resultat des Tages zu seinen weltgeschichtlichen Dimensionen aus, wurde der Triumph der Hellenen ein Markstein für die historische Entwicklung der Staaten, wurde Salamis zur Völkerschlacht, die für das Übergewicht Europas über Asien bestimmend geworden ist.

Wenn wir über die eigentlichen Ursachen des Erfolges mit vielen unserer bedeutendsten Schriftsteller in Gegensatz getreten sind, so ist die erste Anregung hierzu aus dem Gefühl entsprungen, daß die gegebene Lösung zu künstlich, lange nicht einfach genug für die hier zur Aktion gekommenen außergewöhnlichen Massen und ihren Ausbildungszustand gewesen ist. Das umfaßt sowohl den Anmarsch wie auch die Aufstellung und endlich die Sperrstellungen, die uns zu mechanisch aufgefaßt, zu sehr mit Zirkel und Lineal konstruiert erschienen sind. Wir haben dann versucht, nachzuweisen — und glauben nicht nur hierbei, sondern überall auf dem Boden von Aeschylus und Herodot geblieben zu sein —, daß nicht die Waffen und Schiffe, die überragende seemännische Ausbildung der Athener, die Strömungen oder gar Tiefenverhältnisse den Ausschlag gegeben oder auch nur wesentlich zum Siege beigetragen haben, sondern in erster Linie das günstig gewählte Gelände für den glücklichen Ausgang bestimmend gewesen ist. Nur hierdurch konnte die augenscheinliche Überlegenheit der Perser ausgeschaltet werden. In dem reinen Frontalkampf aber, der den Tag einleitete und in dem wohl die beste Arbeit geleistet wurde, wo keinerlei taktische Feinheiten erforderlich waren — die den Joniern vielleicht sogar besser als den Griechen gelegen hätten —, haben sich letztere sicherlich ausgezeichnet geschlagen und wie die Mauern gestanden. Eine ganze Reihe heroischer Einzelkämpfe ist uns von beiden Teilen überliefert. Wenn sich das Schlachtenglück hierbei überwiegend auf die Seite der Hellenen gestellt hat, so muß auch die Moral, die sie beseelte, eine vorzügliche gewesen sein.

Und damit kommen wir zu einem anderen Faktor. Nachdem diese größten Partikularisten der alten Welt schließlich einig geworden und zum Schlagen überredet waren, war endlich der Geist der heroischen Verzweiflung über sie gekommen, der alles an alles setzt, der siegen oder sterben will. Einer Stimmung, der Aeschylus in seinen „Persern" (403 bis 406) so prächtigen Ausdruck gibt, indem er sie mit dem Schlachtgesang in den Streit ziehen läßt:

„Auf, Hellas Söhne, schlagt den Feind,
Befreit, befreit das Vaterland und Weib und Kind,
Befreit der heimischen Götter Sitz, befreit zugleich
Der Ahnen Gräber: Alles hängt an diesem Kampf."!

Wir wissen indes, wie lange es gedauert hat, bis die Griechen sich zur ganzen Höhe dieses Kampfeszornes durchgerungen hatten, wer ihn erweckt und sie zur Einsicht gebracht hat, daß es sich jetzt um das Höchste und Letzte handelte, daß ihnen nichts als Sieg oder sicherer Untergang blieb.

Hiermit berühren wir den dritten Faktor des Erfolges, der mit den beiden anderen Faktoren unzertrennlich zusammenhängt, in dem alles, was an diesem glorreichen Tage geleistet ist, zusammenfließt: den Anteil des Themistokles. In

Digitized by Google

ihm haben wir die Triebfeder und den Mittelpunkt der Vorbereitungen, der Einleitung und Entscheidung des Kampfes zu sehen und zu bewundern. Jahrelang die kommende Invasion voraussehend, hatte er seine ganze Kraft, alle Mittel des Staates eingesetzt, um die Abwehr planmäßig und zielbewußt zu organisieren und im Bau und der Ausbildung einer Flotte zu konzentrieren.[125]) Den „geborenen Seemann mit weltumfassenden Gedanken" nennt ihn unser erster Historiker mit glücklichstem Wort.[126]) Gegen immer neue Widersacher im eigenen Lager hat er den einfachen und klaren Grundgedanken des ersten Kriegsjahres, daß nur die Flotte die erste und letzte Verteidigungslinie bilden könne, zur Durchführung gebracht. Er war die Seele des Widerstandes bei Artemisium gewesen, wo sich die junge griechische Seemacht ihre ersten Sporen verdient hat. Doch als sein Meisterstück wird Salamis bestehen bleiben, wo sein nie um Auskunft verlegener Geist es zuwege brachte, die griechische Flotte in unvergleichlicher Position und, was vielleicht schwieriger war, die Perser in ungünstigstem Gelände zum Schlagen zu bringen.

Über seinen hervorragenden Anteil in der Schlacht herrscht bei Freund und Feind nur eine Stimme. Die außergewöhnlichen Ehrungen, die ihm von Spartas stolzer Kriegerkaste sowie von ganz Griechenland hierfür zuteil wurden, reden die deutlichste Sprache.[127]) Ein Staatsmann, Organisator, Politiker und Feldherr ersten Ranges, den höchsten Zielen mit brennendem Ehrgeiz zustrebend, erstaunlich vielseitig, alle Register einer blendenden Beredsamkeit in den Dienst seiner Sache stellend, listig und verschlagen, tiefer Menschenkenner, ein leuchtendes Vorbild seemännischer Geschicklichkeit und stürmischer Tapferkeit, die sich mit klarer Umsicht und kühler Überlegung paarte: so war der Führer beschaffen, der im Mittelpunkte dieses weltgeschichtlichen Ereignisses stand und ihm das Gepräge seiner genialen Persönlichkeit aufdrückte. Wenn einer unserer tiefsten Denker[128]) die Griechen einmal „den wohlgeratensten, schönsten, bestbeneideten . . . . der bisherigen Menschen" genannt hat, so können wir in Themistokles die Verkörperung seines Volkes in seiner aufstrebendsten Periode, mit all seinen glänzenden und bestechenden Eigenschaften, aber auch mit vielen seiner Schattenseiten erblicken.

Sind wir in der Durcharbeitung des überreichen Stoffes und der vielen Kommentare über Salamis teils zu anderen Ergebnissen gekommen, so waren wir uns wohl bewußt, daß weder wesentlich Neues, noch ganz Sicheres gegeben werden konnte. Wir haben nur feststellen wollen: So wie früher vielfach angenommen ist, können sich die Dinge aus den von uns angeführten Gründen nicht abgespielt haben. Dagegen ist es möglich, wenn nicht wahrscheinlich, daß sich die Schlacht so zugetragen hat, wie vorstehend geschildert ist.

125) Daß diese Macht auch die athenische Vorherrschaft im östlichen Mittelmeer begründen sollte, ist ohne weiteres zuzugeben. „Indes", führt Munro (a. a. O., S. 301) sehr richtig aus, „die hereinbrechende persische Gefahr machte es notwendig, diese ehrgeizigen Träume zurückzustellen. So wußten die Athener ihre Partikularinteressen denen der allgemeinen Sicherheit, die ihre mit umfaßte, unterzuordnen."

126) Ranke in seiner Weltgeschichte, Teil I, S. 230.

127) Plutarch: Themistokles 17.

128) Nietzsche: Geburt der Tragödie, S. 3.

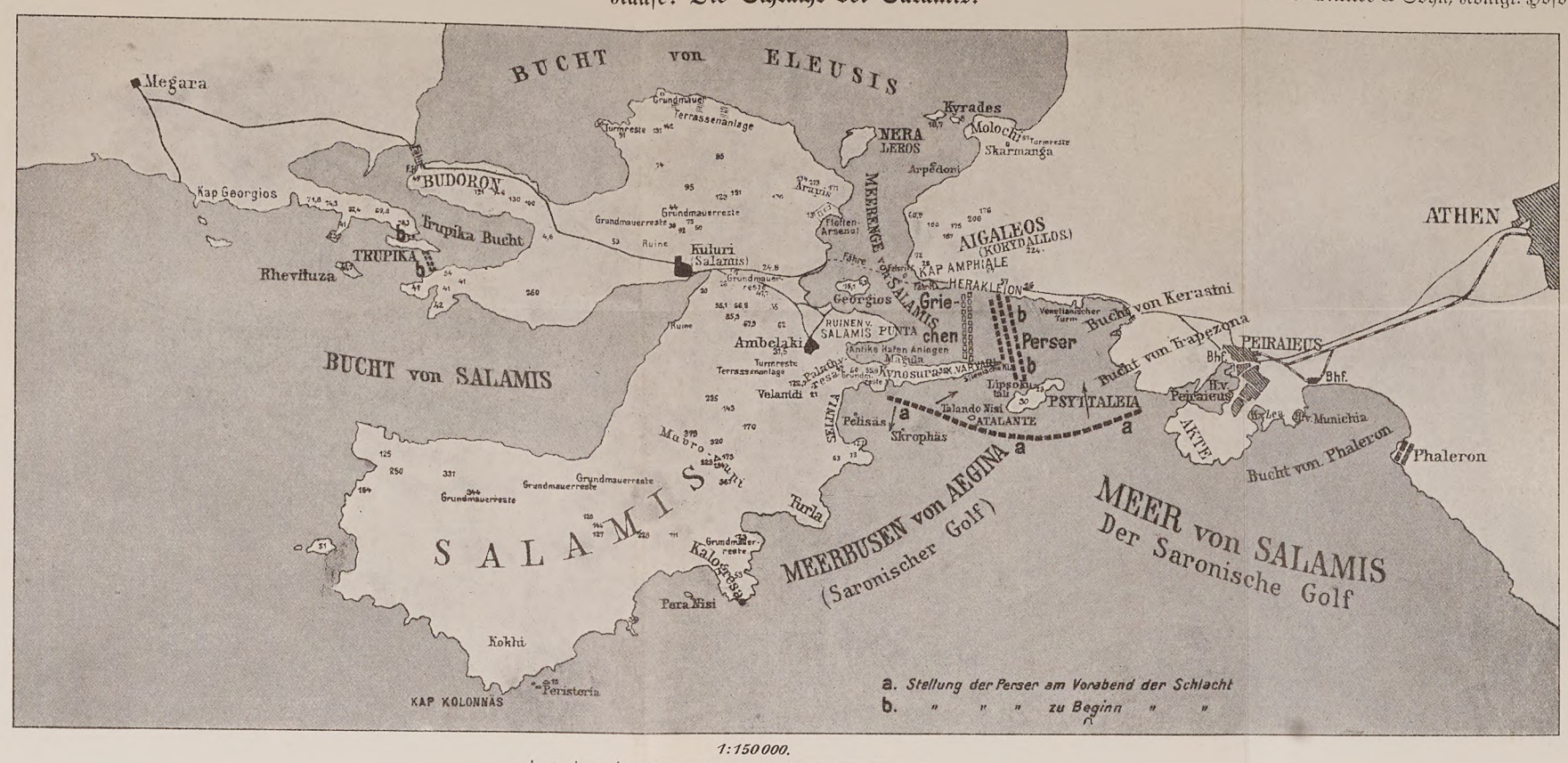
Digitized by Google

Gedruckt in der
Königlichen Hofbuchdruckerei von E. S. Mittler & Sohn
Berlin SW 68, Kochstraße 68—71.

Digitized by Google

Raase: Die Schlacht bei Salamis.

E. S. Mittler & Sohn, Königl. Hofbuchhandlung, Berlin.



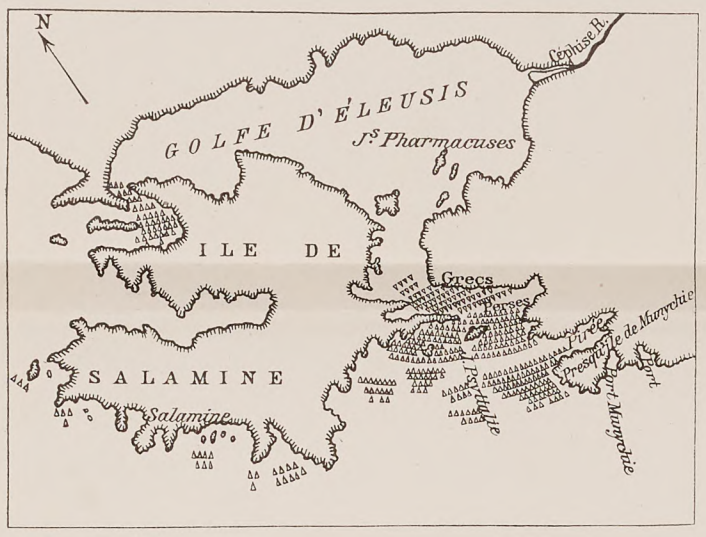
1:150000.

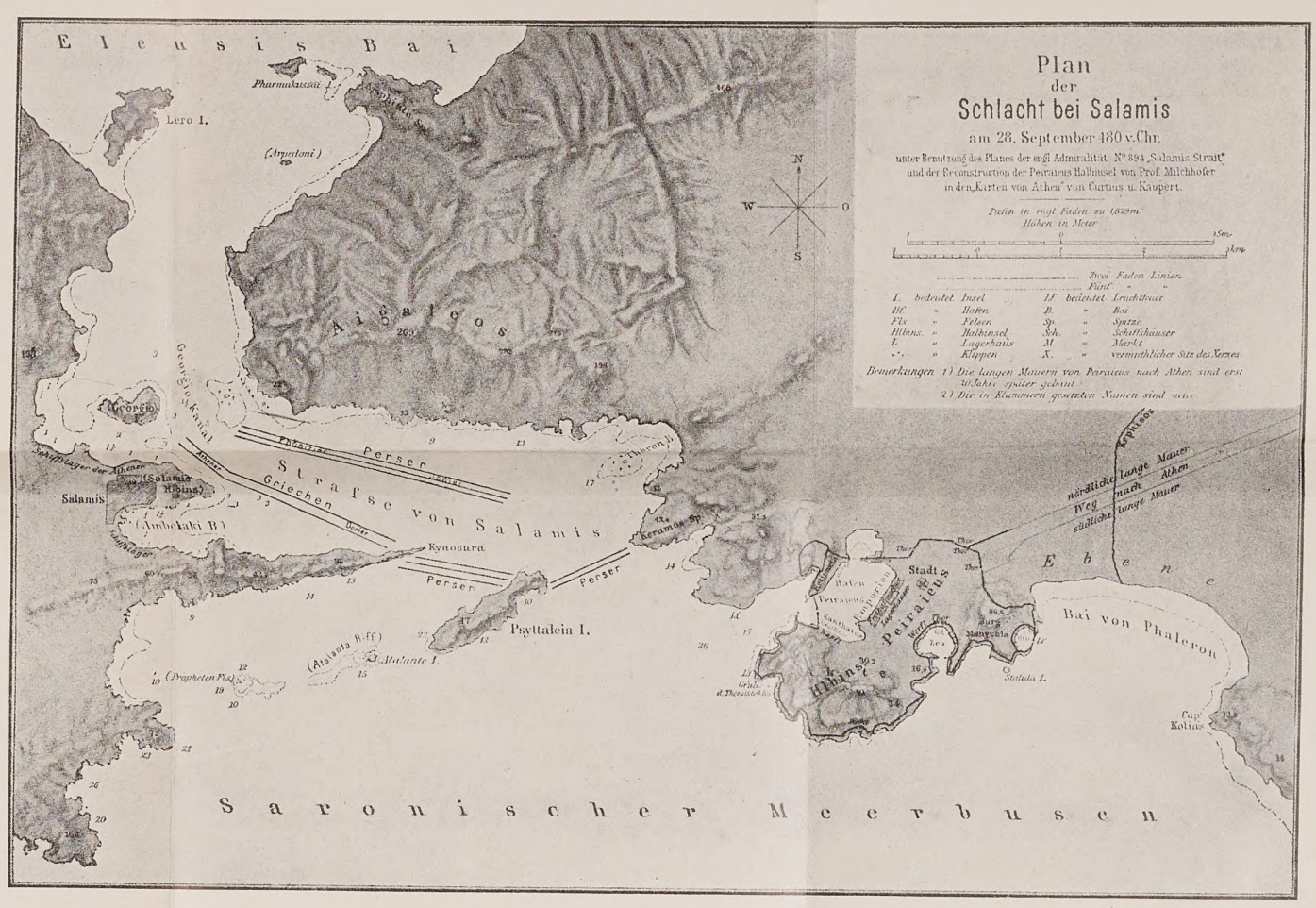
1000 0 1000 2000 3000 4000 5000 6000 7000 8000 Meter = 8 Kilometer.

1 0 5 10 15 20 25 30 35 40 Attische Stadien.

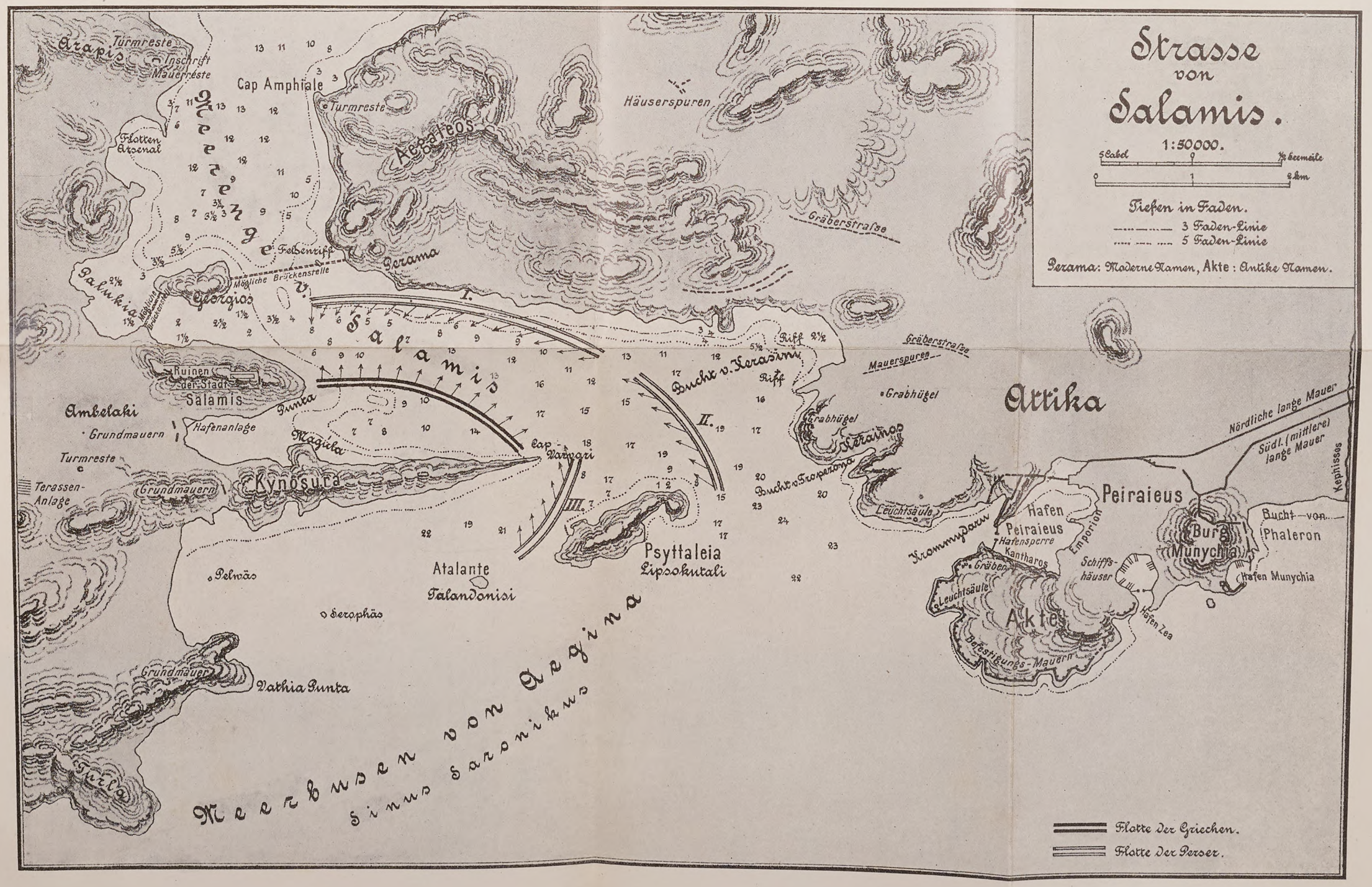
Stenzel: Seekriegsgeschichte, I., S. 158.

du Sein: Histoire de la Marine de tous les peuples, S. 112.





v. Usslar: Die Schlacht bei Salamis („Marine-Rundschau", 1900).



Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

This book should be returned to the Library on or before the last date stamped below.

A fine of five cents a day is incurred by retaining it beyond the specified time.

Please return promptly.

Universitäts-Buchdruckerei Gießen